

**VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA**

KATEDRA ÚČETNICTVÍ

Specifika osobní letecké dopravy z účetního a daňového pohledu

Specification of Passanger Air Transport from Accouting and Tax Point of View

Student: Bc. Markéta Čuboková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jana Hakalová, Ph.D.

Ostrava 2010

„Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Jany Hakalové, Ph.D., mimo příloh č. 1, 2, 3, 4, které mi byly dány k dispozici. Uvedla jsem zde veškerou použitou literaturu a další prameny. Současně bych tímto chtěla poděkovat za cenné rady paní Janě Hakalové a taky paní Kateřině Střížové.“

Ve Frýdku – Místku 30. dubna 2010

Obsah

1	Úvod	1
2	Charakteristika letecké dopravy.....	3
2.1	<i>Historie letectví</i>	3
2.1.1	Balony a vzducholodě.....	3
2.1.2	Vývoj letadel	4
2.2	<i>Letecká doprava v České republice.....</i>	6
2.2.1	Letiště Praha – Ruzyně	9
2.2.2	Letiště Ostrava – Mošnov	10
2.3	<i>Legislativa letecké dopravy.....</i>	12
2.3.1	Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.....	12
2.3.2	Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 216/2008, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví	12
2.3.3	Nařízení EP a Rady (ES) č. 1008/2008	13
2.3.4	Schengenský prostor	13
2.3.5	Jednotné evropské nebe II - Single European Sky II	14
2.4	<i>Krize v letecké dopravě</i>	17
2.5	<i>Privatizace Českých aerolinií a.s.</i>	20
3	Účetní a daňový pohled v letecké dopravě	23
3.1	<i>Účetní pohled.....</i>	23
3.2	<i>Daňový pohled.....</i>	42
3.2.1	Zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů	42
3.2.2	Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty	45
4	Finanční analýza společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.....	46
4.1	<i>Ukazatelé krytí aktiv.....</i>	47
4.2	<i>Poměrové ukazatele krátkodobé likvidity.....</i>	48
4.3	<i>Poměrové ukazatele rentability.....</i>	49
4.4	<i>Poměrové ukazatele finanční stability.....</i>	50

4.5	Shrnutí	52
5	Závěr	55
	Seznam použité literatury	57
	Seznam zkratek	
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
	Seznam příloh	
	Přílohy	

1 Úvod

V roce 2008 zasáhla velkou část světa finanční krize. Její počátek nacházíme v roce 2007 ve Spojených státech amerických ve spojení s hypotečními agenturami Freddie Mac a Fannie Mae, které se dostaly do vážných problémů.

V minulých letech totiž dochází na americkém trhu k velkému nárůstu požadavků spojených s bydlením, a tak obě agentury začaly nadměrně půjčovat finanční prostředky s tím spojené a to i méně bonitním klientům. Jejich hospodářské výsledky byly velmi příznivé. Poté však přišlo prudké oslabení tempa růstu cen nemovitostí a posléze i jejich propad. Spolu se zvýšením úrokových sazeb a jiných nákladů začal výrazně narůstat počet opožděných plateb a přibýval počet zadlužených nemovitostí, které si majitel nemohl dovolit splácet.

Freddie a Fannie tedy začaly realizovat své ztráty, které se vyhouply až na 11 mld. dolarů.

Bankrotem hypotečního trhu tedy propukla finanční krize, která dále pokračovala pádem renomovaných investičních bank na Wall Street. Z pětice největších investičních bank tak přežily se značnými problémy pouze dvě: Morgan Stanley a Goldman Sachs

Finanční krizi zasáhla nejen finančnictví, ale odrazily se i v jiných hospodářských odvětvích: automobilovém, strojírenském, dřevozpracujícím a mnoha dalších.

Krize těžce dolehla také na odvětví leteckého průmyslu. Aerolinky zažívají jedno z nejhorších období ve své historii. Za zhruba rok trvání finanční krize a její následné recese se prudce snížila poptávka po osobní i nákladní letecké přepravě a aerolinky byly nuceny přistoupit k masivním úsporám a hledání nových zdrojů příjmů. Mimo jiné se také výrazně omezily objednávky na nové stroje, případně se ruší některé starší objednávky, což těžce postihlo i výrobce letadel.

Protože se o tuto problematiku zajímám již delší dobu, vybrala jsem si jako téma své diplomové práce **„Specifika účtování v osobní letecké dopravě z hlediska účetního a daňového“**.

Cílem mé práce je charakterizovat leteckou dopravu včetně její historie, legislativy, privatizace českých aerolinií a důsledky krize v letecké dopravě. Dalším mým záměrem je specifikovat účetní a daňový pohled v letecké dopravě a v závěru práce vytvořím finanční analýzu společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

Při zpracování diplomové práce jsem použila metodu popisu, analýzy a syntézy.

2 Charakteristika letecké dopravy

2.1 Historie letectví

Lidé odpradáвна toužili létat stejně jako ptáci. První pokusy, ke kterým objevitelé použili napodobeniny ptačích křídel, však byly neúspěšné. Přinesly ovšem významné poznatky, jenž nám umožnily létání, které dnes považujeme za nejbezpečnější způsob dopravy.

Než jsme se ale dostali s létáním do dnešní podoby, museli jsme překonat mnoho překážek. Na pohybující se předmět totiž ve vzduchu působí čtyři síly: tíže, vztlak, tah a odpor. Aby se těleso udrželo ve vzduchu, je zapotřebí, aby síly vztlaku a tahu byly větší než tíha a odpor.

2.1.1 Balony a vzducholodě

Mezi první možnosti, které člověku umožnily vzlétnout, patřily balony a vzducholodě. Ještě dnes, i když je na obloze vidíme už jen ojediněle, mají v letectví své místo.

2.1.1.1 Balony

Vznášení balonu je dosaženo díky tomu, že váha vzduchu jím vytlačená je větší než jejich celková hmotnost.

K prvnímu letu člověka v baloně došlo v roce 1783, díky bratrům Josefovi a Etienneovi Montgolfierových, jenž objevili horký vzduch.¹ Z důvodu vyztuženého pláště papírem vznikalo však kvůli horkému vzduchu riziko, a tak jej Francouz J. C. Charles později nahradil plynem, přesněji vodíkem, jenž je lehčí než vzduch.²

Zprvu byly balony využívány převážně k pozorování krajiny. Dnes jsou využívány nejen k rekreačním, reklamním nebo sportovním výkonům, ale i k vědeckému výzkumu: např. sledování počasí.

¹ Na počátku stálo obyčejné spalování dřevěného uhlí, kterým balon naplnili. Prvními cestujícími se staly ovce, kachny a kohouti. Let probíhal za přítomnosti krále Ludvíka XVI. a trval osm minut. Po úspěšném posazení balonu na zem, mohl podstoupit cestu člověk.

² Balon naplněný balonem zatížil a nechal ho vzlétnout. Balon po 45 minutách přistál ve vesnici, jehož obyvatelé jej pod představou příšery zničili.

2.1.1.2 Vzducholodě

Balony ovšem létaly tam, kde je vítr zanesl. To byl důvod k zamyšlení a následnému objevení vzducholodí. Rozdíl spočíval ve změně tvaru a vybavování pohonnými jednotkami.

První vzducholod' byla vybavena parním motorem. Mezi významné konstruktéry, kteří stáli při jejich zrodu, patří Francouz Henri Giffard a Němec David Schwarz. Většina vzducholodí byla plněna vodíkem, který způsobil mnoho neštěstí, proto se přestaly používat pro přepravu cestujících. Nadále se však používaly pro vojenské účely.

Pomocí balonu bylo možno přepravit pouze omezený počet zásob či osob. Přeprava vzducholodí měla dva problémy. Pokud se plnila vodíkem, byla nebezpečná, plnění heliem bylo zase finančně nákladné, a tak se hledaly nové možnosti.

2.1.2 Vývoj letadel

Než se začneme zabývat samotným vývojem, je třeba zodpovědět si otázku, jak je možné, aby něco těžšího než vzduch létalo. Vysvětlení spočívá v dostatečně rychlém dopředném pohybu nosné plochy, tzv. **křídla**. Vztlak, který při tom vzniká, umožňuje, aby se předmět – **letadlo** – vznesl ze země.

Letadlo, jak jej známe v dnešní době, podniklo dlouhou cestu. Na jeho počátku stál tzv. kluzák³ s Ottou Lilienthalem.⁴

Obr. 2.1.2 – 1 Závěsný kluzák Otta Lilienthala⁵



³ Aby se kluzák vznesl katapultoval se v dřívějších dobách z vrcholů kopců.

⁴ Tento německý nadšenec se zprvu orientoval na stroje s pohyblivými křídly. V roce 1893 však svůj přístup změnil a zkonstruoval kluzáky s pevnými křídly.

⁵ HISTORIE LETECTVÍ. *Otto Lilienthal*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://historieletectvi.xf.cz/predchudci.htm>>.

První motorové letadlo na sebe nenechalo dlouho čekat. Objevilo se již roku 1903 pod názvem Wright Flyer. Vynalezli ho bratři Orville a Wilbur Wrigtové. Bylo postaveno pouze ze dřeva a látky, vyztuženo dráty a vybaveno dvěma tlačnými vrtulemi poháněnými dvanáctikolovým motorem. Považujeme jej za zakladatele leteckého strojírenství.

Významným obdobím ve vývoji letectví se stala 1. a 2. světová válka, kdy se letadla stala základním prostředkem válečné taktiky. Za doby jejich trvání jsme zaznamenali důležité proměny. Nejdříve se změnila funkce. Od přepravních letadel jsme se přesunuli k stíhacím letounům a bombardérům. To mělo za následek druhou významnou změnu – posun v konstruování. Zdokonalily se navigační systémy, zavedly se radary, vzrostla nosnost a mnoho dalších.

Po první světové válce byla řada vojenských letadel přizpůsobena k osobní přepravě. Jedním z důvodů bylo uvědomování si výhod národních aerolinií. Za jejich začátky můžeme počítat rok 1920, kdy se zavedlo letecké spojení mezi několika evropskými velkoměsty a africkými koloniemi. Na scéně osobní letecké dopravy se objevují takoví **giganti** jako: **Air France**, **Swissair** a **KLM** (holandská Královská letecká společnost).

Do roku 1939 přepravily světové letecké společnosti každoročně 2 miliony pasažérů.

Dnes se zde setkáváme s takovými pojmy jako: trysková či nadzvuková letadla. Z těchto typů letadel známe převážně Boeing 707, jenž zařadíme mezi letadla trysková⁶ a z nadzvukových⁷ se jedná o MIGY využívané ve válce a Concorde, který spadá pod osobní přepravu.

Zavedením těchto bezpečných typů letadel zvítězila letecká přeprava na dlouhé vzdálenosti nad ostatními druhy dopravy.

⁶ První letadlo s tryskovým pohonem, tedy s použitím turbíny, spatřilo světlo světa až v roce 1939.

⁷ Pro tento typ letadla je charakteristický speciální deltovitý tvar křídel, který mu dává stabilitu při vysokých rychlostech.

2.2 Letecká doprava v České republice

V České republice je 91 civilních letišť, které je možno rozdělit do 3 skupin:

1. Letiště celostátního významu – Letiště Praha.

2. Regionální letiště většího významu

- jde o veřejná vnitrostátní či veřejná letiště, jejichž majitelem může být kraj, obec nebo soukromý subjekt⁸, takovými letišti u nás jsou: Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice,
- 1. července 2004 dochází ke **změně subjektu** provozovatelů předmětných letišť převodem na privátní subjekty, tzn., že z **akciových společností u letišť v Brně a Ostravě a společnosti s ručením omezeným na letišti v Karlových Varech**, se stávají privátními subjekty. V majetku státu zůstává už pouze Správa Letiště Praha, s.p., ze kterého se však v únoru 2008 vlivem privatizační transformace stává společnost **Letiště Praha, a. s.**,
- v současné době jsou tedy regionální letiště plně v rukou svých majitelů, což jim umožňuje uplatnit možnosti čerpání investičních prostředků z Evropských fondů,
- zároveň zažívají období velkého nárůstu poptávky po letecké dopravě, osobní či nákladní.

3. Regionální letiště menšího významu, kde řadíme ostatní aeroklubová a sportovní letiště.

V příloze č. 1 přikládám mapku letišť České republiky.

⁸ Pokud je vlastníkem regionálního letiště soukromý subjekt, musí fungovat za účelem provozu letecké dopravy a letiště musí být přizpůsobeno svou infrastrukturou a technickým vybavením k výkonu obchodní letecké dopravy.

Tab. 2.2 – 1 Infrastruktura letecké dopravy⁹

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Počet letišť celkem	86	87	88	89	91	91	-
<i>v tom:</i>							
Letiště veřejné mezinárodní	12	9	9	9	8	7	-
Letiště veřejné vnitrostátní	57	58	57	58	58	58	-
Letiště veřejné mezinárodní	6	9	5	5	6	8	-
Letiště veřejné vnitrostátní	11	11	13	12	13	12	-
Letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní	0	0	4	5	6	6	-

* Do zpracování diplomové práce nebyly ještě údaje zveřejněny.

V poslední době si začaly kraje a obce uvědomovat důležitost regionálních letišť a začaly je podporovat v činnosti a rozvoji. Jedním z důvodů je poskytovaný zisk ve formě benefitů z turistického ruchu. Významným vkladem krajů do letecké dopravy byly finanční prostředky, jenž se použily na vybavení těchto letišť za účelem plného zapojení České republiky do schengenského prostoru¹⁰. Tzn., že všechna regionální letiště splňují schengenské standardy a jsou schopna přijímat lety z členských států i mimo ně.

Když se podíváme na počet přepravovaných osob v následující tabulce během let 2000 a 2008 je zřejmé, že se zvýšil téměř o polovinu – a to jak v rámci provozu mezinárodního, tak i vnitrostátního. Velkou měrou se na celkovém počtu přepravených osob na regionálních letištích podílí charterové lety¹¹.

Vzrůstající poptávka však přináší problém v podobě závazku vůči Evropské unii o snižování produkce skleníkových plynů.

Evropská komise se od roku 2006 snaží začlenit leteckou dopravu do systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, který se zatím dotýkal

⁹ SYDOS. *Ročenka dopravy 2008*. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_340000.html>.

¹⁰ Připojení českých letadel do schengenského prostoru přineslo provozovatelům řadu nových povinností, např. realizovat opatření ve smyslu technických, stavebních a administrativních změn.

¹¹ Charterové letenky jsou levné letenky na charterové lety, vypravované zpravidla do oblíbených turistických destinací. Charterové lety jsou obsazovány cestovními kancelářemi a jejich zákazníky.

pouze stacionárních zdrojů. Česká republika se zavázala, že do roku 2020 sníží produkci výfukových zplodin o 8%.

Tab. 2.2 – 2 Výkony letišť v osobní letecké dopravě¹²

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
Cestující celkem	5 786 295	10 125 143	11 433 269	12 367 097	13 313 865	13 629 278	-
z toho odlety	2 924 429	5 012 262	5 671 715	6 146 023	6 607 251	6 752 596	-
Přílety	2 840 252	5 016 648	5 679 374	6 140 072	6 616 955	6 760 558	-
přímý tranzit	21 614	96 233	82 180	81 002	89 659	116 124	-
<i>Mezinárodní provoz</i>							
Cestující celkem	5 688 085	9 953 387	11 241 526	12 114 290	13 057 067	13 468 711	-
z toho odlety	2 880 324	4 930 200	5 578 507	6 022 220	6 479 984	6 673 195	-
Přílety	2 786 899	4 928 797	5 581 987	6 012 492	6 488 135	6 680 813	-
přímý tranzit	20 862	94 390	81 032	79 578	88 948	114 703	-
<i>Vnitrostátní provoz</i>							
Cestující celkem	98 210	171 756	191 743	252 807	256 798	160 567	-
z toho odlety	44 105	82 062	93 208	123 803	127 267	79 401	-
Přílety	53 353	87 851	97 387	127 580	128 820	79 745	-
přímý tranzit	752	1 843	1 148	1 424	711	1 421	-

* Do zpracování diplomové práce nebyly ještě údaje zveřejněny.

¹² SYDOS. *Ročenka dopravy 2008*. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_340000.html >.

2.2.1 Letiště Praha – Ruzyně

Obr. 2.2.1 – 1 Logo letiště Praha¹³



Jak již bylo řečeno Letiště Praha, a.s. **vznikla v únoru 2008** v rámci privatizační transformace ze státního podniku Správa Letiště Praha, s. p..

Letiště Praha, a. s., převzala veškerá práva a povinnosti stávajícího státního podniku, jakož i zaměstnance, podnikatelská povolení, certifikace, licence i všechny procesy a zdroje potřebné pro fungování letiště.

Ministerstvo financí České republiky se tak stalo jediným akcionářem akciové společnosti, jejíž orgány akciové společnosti tvoří pětičlenné představenstvo a dozorčí rada.

Letiště Praha, a. s. úzce spolupracuje nejen s Ministerstvem financí, ale i s Ministerstvem dopravy České republiky, Úřadem pro civilní letectví, Řízením letového provozu České republiky, leteckými dopravci, s orgány veřejné správy v sektoru letectví i mimo něj, s uživateli letiště a v neposlední řadě s hlavním městem Prahou a obcemi ležícími v blízkosti letiště.

Pro svou výjimečnou polohu ve středu Evropy je Letiště Praha považováno za významný přestupní uzel. Tomuto význačnému postavení výrazně pomohl vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 a do schengenského prostoru, díky kterému probíhá od konce března 2008 odbavení do zemí Schengenu již bez celních a pasových kontrol. Největším dopravcem jsou České aerolinie, které pokrývají téměř polovinu trhu.

¹³ LETIŠTĚ PRAHA. *Úvod*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.prg.aero/cs/site/o_letisti/o_letisti_praha.htm>.

Podívejme se například na rok 2007, kdy Letiště Praha odbavilo 12,4 mil. cestujících, kteří mají k dispozici nabídku asi 43 leteckých společností spojujících Prahu přímou linkou se 106 destinacemi po celém světě.

Společnost Letiště Praha se nezabývá ovšem pouze osobní leteckou dopravou, ale nalezneme zde až 6 nákladových dopravců.

2.2.2 Letiště Ostrava – Mošnov

Obr. 2.2.2 – 1 Logo Letiště Ostrava, a.s.¹⁴



Mezi mezinárodní letiště patří také největší letiště Moravskoslezského kraje, a to Letiště Ostrava – Mošnov, jehož historie sahá až do prvního desetiletí minulého století.

Leteckými průkopníky v této oblasti byli bratři Žurovcové žijící v obci Harta. Své práce a pokusy prováděli v letech 1909 - 1914.

Pokračování v experimentech jim zabránila 1. světová válka, po níž se bratři začali věnovat létání s civilním letounem, který zakoupili z válečných přebytků. Také místo, kde se letiště Ostrava nachází, je spojeno s válkou, neboť poprvé bylo k leteckému provozu použito německou Luftwaffe, která zde po okupaci Československa vybudovala v roce 1939 polní letiště pro přípravu útoku na Polsko.

I v dalších letech bylo letiště spojováno s válečnou situací, jelikož v květnu 1945 jej používala první československá smíšená letecká divize. Pak následovalo období nečinnosti a půda byla vrácena svému původnímu účelu, to je zemědělské výrobě.

Novodobá historie se začíná počítat od roku 1956, kdy letiště prostřednictvím zahájených stavebních prací získává svou nynější podobu. Přesto jej jeho historie

¹⁴ AIPORT-OSTRAVA. *Úvod*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>>.

neopouští, protože kromě dopravního provozu je zřejmé, že letiště bude sloužit především potřebám armády.

Oficiální zahájení civilního letového provozu je datováno 16. říjnem 1959. Současně zde byl přenesen veškerý provoz z již nevyhovujícího letiště Ostrava - Hrabůvka, které se nacházelo přímo v městské aglomeraci. Již od samého počátku zajišťovala společnost ČSA nepravidelné zahraniční lety, hlavně se ovšem soustředila na dopravu vnitrostátní. Mohli jsme tedy na půdě mošnovského letiště vidět všechny typy dopravních letounů ČSA, ať již pístových nebo proudových. Důležitým mezníkem v historii letiště se stal 1. červenec 2004, kdy bylo letiště Ostrava převedeno z majetku České správy letišť, s.p. do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Provozovatelem letiště se stala společnost Letiště Ostrava, a.s.

Letiště Ostrava se stalo dynamicky se rozvíjejícím organismem. Dnes zde můžete potkat letouny nejrůznějších dopravců, bez nadsázky z celého světa na charterových letech, stejně jako stroje domácích leteckých společností. Mezinárodní letiště Ostrava se stalo důležitým partnerem pro rozvoj celého moravskoslezského regionu.

Obr. 2.2.2 – 2 Nová hala letiště Ostrava - Mošnov¹⁵



¹⁵ AIPORT-OSTRAVA. *Fotografie - Letiště*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-fotogalerie/galerie-13-nova-hala/>>.

2.3 Legislativa letecké dopravy

2.3.1 Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

„Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropských společenství upravuje ve věcech civilního letectví:

- a) podmínky stavby a provozování letedla,
- b) podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť,
- c) podmínky pro letecké stavby,
- d) podmínky pro činnost leteckého personálu,
- e) podmínky využívání vzdušného prostoru,
- f) podmínky poskytování leteckých služeb,
- g) podmínky provozování leteckých činností,
- h) rozsah a podmínky ochrany letectví,
- i) podmínky užívání sportovního létacího zařízení,
- j) rozsah a podmínky výkonu státní správy.“¹⁶

Vztahuje se také ve vymezeném rozsahu na vojenské letectví ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností.

2.3.2 Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 216/2008, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

„V civilním letectví by měla být vždy zajištěna vysoká a jednotná úroveň ochrany evropských občanů přijetím společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace ve Společenství vyhovují těmto pravidlům a pravidlům přijatým k ochraně životního prostředí. To přispěje k usnadnění volného pohybu zboží, osob a organizací v rámci vnitřního trhu.

¹⁶ SAGIT. *Zákon o civilním letectví*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb06439&cd=76&typ=r>>.

Kromě toho by měla letadla třetích zemí při letu směrem na území, na něž se vztahuje smlouva, nebo směrem z území podléhat příslušnému dozoru na úrovni Společenství v rámci omezení stanovených v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944, jejímiž smluvními stranami jsou všechny členské státy.¹⁷

2.3.3 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1008/2008¹⁸

Nařízení ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství přizpůsobuje dosud platný právní rámec v oblasti vnitřního trhu letecké dopravy.

Uvedeným nařízením se ruší tato nařízení:

- nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům,
- nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, a
- nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby.

Tato nařízení měla být v zájmu jasnosti a zabezpečení účinnějšího a jednotnějšího používání právních předpisů Společenství, které se vztahují k regulaci vnitřního trhu v oblasti letecké dopravy významným způsobem změněna. Z těchto důvodů bylo přijato rozhodnutí uvedená nařízení přepracovat a sjednotit požadavky do jednoho nařízení, kterým je nařízení EP a Rady (ES) č. 1008/2008.

Nařízení vstoupilo v platnost **1. listopadu 2008**.

2.3.4 Schengenský prostor

Oblast letecké infrastruktury byla významně pozměněna, když Česká republika přistoupila do Evropské unie, jelikož **podpisem dohody** o přistoupení **se**

¹⁷ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.ucl.cz/download/pdf/Narizeni_216_konsol_M2.pdf>.

¹⁸ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.ucl.cz/index.php?menu=61&mm=24&clanek=1132>>.

Česká republika mimo jiné **zavázala**, že **zajistí volný pohyb osob uvnitř zemí schengenského prostoru** a že bude provádět důkladné kontroly osob z třetích zemí do tohoto prostoru vstupujících a všech osob z tohoto prostoru vystupujících. Těmto závazkům říkáme **schengenské acquis, které se skládají ze dvou kategorií**, jejichž ustanovení musí Česká republika bezezbytku naplnit.

Schengenské acquis první kategorie musela Česká republika splnit ke dni vstupu do Evropské unie, tedy k 1. květnu 2004. Jedním z požadavků tohoto schengenského acquis první kategorie bylo vyčlenit na všech národních letištích pasové filtry pouze pro občany zemí Evropské unie.

Schengenské acquis druhé kategorie, je pro splnění mnohem náročnější, klade tedy větší požadavky na letištní infrastrukturu. Jedním z předpokladů bylo oddělení cestujících do schengenských destinací od cestujících do neschengenských destinací a to jak na příletu, tak i na odletu. Aby mohli toto nařízení provozovatele největších letišť v České republice splnit, rozhodli se k fyzickému oddělení cestujících, jež je realizováno výstavbou nových letištních terminálů a k rekonstrukci terminálů stávajících. Mezi tato letiště patří Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary a Pardubice.

Financování těchto investičních činností je plně v kompetenci provozovatelů, a tedy i jejich realizace je rozdílná.

Zatímco letiště Praha – Ruzyně, jakožto největší mezinárodní letiště v České republice, otevřelo nový terminál již na začátku roku 2006, letiště Brno – Tuřany provozuje nový terminál od poloviny září roku 2006 a letiště Ostrava – Mošnov od konce roku 2007. Letiště Karlovy Vary dokončilo rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy a světelného systému. Zároveň byly provedeny stavební úpravy terminálu dle požadavků schengenských acquis.

2.3.5 Jednotné evropské nebe II - Single European Sky II

Vedle schengenského prostoru se můžeme setkat s pojmem, jako je Jednotné evropské nebe II – Single European Sky II. Jde o návrh, ke kterému dospěl Evropský parlament a Rada. Mezinárodní letiště se tím zavazují řídit se účinnějšími pravidly, jež umožní zkrátit lety, omezit zpoždění a snížit spotřebu paliv.

SES II¹⁹ (Single European Sky) je soubor nařízení, která si kladou za cíl zlepšit výkonnost evropského leteckého systému v klíčových oblastech, jako je bezpečnost, kapacita, lety, nákladová efektivita, a to prostřednictvím koordinace letecké přepravy jednotlivých členských států a dohledu nad ní. Za tímto účelem budou zavedena společná pravidla a výkonnostní cíle.

Předpokládá se, že do roku 2020 se objem letecké přepravy v EU zdvojnásobí, zároveň se očekávají v nadcházejících deseti letech zisky, jenž by se měly pohybovat mezi 2 až 3 miliardami EUR. Cílem je pomoc průmyslu. SES II si klade za cíl omezit také emise CO² až o 16 milionů tun.

V rámci balíčku SES II Parlament přijal dva návrhy nařízení. Tyto legislativní texty se týkají zvýšení efektivity a udržitelnosti evropského leteckého systému a letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb. Patří zde:

A. Systém sledování výkonnosti pro poskytovatele letových navigačních služeb

Tento systém by měl být navržen a zaveden v souladu s kritérii stanovenými v politikách Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Jedná se o systémy zaměřující se na stanovení národních a regionálních plánů, které budou podléhat konzultacím se sociálními partnery: poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelé a koordinátoři letišť. Členským státům tedy vzniká povinnost zajistit přijetí odpovídajících pobídek a sankcí, které poskytovatele letových navigačních služeb povedou k dodržování stanovených pravidel a k dosažení vytyčených cílů. K tomuto účelu byla vytvořena organizace s názvem Eurocontrol (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu), jenž bude působit jako orgán pro kontrolu výkonnosti.

¹⁹ V rámci balíčku SES II Parlament přijal dva návrhy nařízení, které vypracoval poslanec Marian-Jean MARINESCU. Tyto legislativní texty se týkají zvýšení výkonnosti a udržitelnosti evropského leteckého systému a letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.

B. Nezávislé vnitrostátní orgány dozoru

Nezávislé vnitrostátní orgány dozoru by měly členským státům sloužit k zabezpečení dohledu nad splňováním veškerých bezpečnostních a výkonnostních požadavků. Jako kontrola o fungování těchto vnitrostátních orgánů nám bude sloužit osvědčení, jenž budou vydávat prováděné kontroly, inspekce a vypracovávání národních a regionálních výkonnostních plánů.

C. Funkční bloky vzdušného prostoru

Třetím požadavkem je zřízení, tzv. funkčních bloků vzdušného prostoru, jejichž cílem bylo dosáhnout maximální kapacity a účinnosti sítě uspořádání letového provozu. Na pozici koordinátora by se měla jmenovat významná politická osobnost, která by na vytváření bloků dohlížela. Tyto funkční bloky musely být zřízeny nejpozději 3 roky po vstupu nařízení v platnost.

Jedná se o vysokou investici, na vybudování těchto bloků, proto bude financování zajištěno z prostředků programu transevropských sítí, Evropské investiční banky a prostředků získaných ze začlenění letectví do systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (ETS).

D. Evropské agentura pro bezpečnost letectví

Předposledním bodem je rozšíření pravomocí Evropské agentury pro bezpečnost letectví tak, aby bylo možné zajistit přesná, jednotná a závazná pravidla pro bezpečnost letišť, řízení letového provozu a letové navigační služby, stejně jako stálý a kvalitní dozor nad dodržováním těchto pravidel ve všech členských státech.

V současné době mezi kompetenci Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) patří příprava právních předpisů v této oblasti a dohlížení na jejich provádění v členských státech.

Díky tomuto požadavku by měly být dále rozšířeny systémy řízení letecké dopravy a letové navigační služby vše za účelem posílení bezpečnosti letecké přepravy v kontextu nárůstu leteckého provozu a vzrůstajícího počtu leteckých tras.

Vzhledem k tomu, že k většině nehod dochází při startu nebo při přistání, bylo přijato rozhodnutí rozšířit regulační a kontrolní pravomoci této agentury také na letiště.

E. Aerodromy, systémy řízení letového provozu a poskytovatelé letových navigačních služeb

Za pomoci posledního nařízení dochází ke změně v právních předpisech, kdy všechny veřejné aerodromy, které operují komerční lety, budou podléhat právním předpisům Společenství. Vojenská aerodromy a velmi malá letiště (s přistávací dráhou do 800 metrů) budou z nařízení vyloučeny. A členské státy mohou dle svého uvážení vyloučit také letiště, která odbaví méně než 10 000 cestujících ročně.

Změny se dotýkají taky infrastruktury, vybavení, řízení a okolí letiště. Za dodržování a respektování všech požadavků bude EASA stejně jako nezávislé vnitrostátní orgány dozoru vydávat národním leteckým orgánům příslušné osvědčení, pro jehož získání budou stanoveny detailní požadavky a budou prováděny příslušné audity. Je důležité nezapomínat na to, že platných osvědčení, která už byla vydána, se nové nařízení nedotkne.

2.4 Krize v letecké dopravě

V loňském roce zaznamenala letecká doprava největší pokles poptávky od druhé světové války. Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu odhaduje ztráty až ve výši jedenáct miliard dolarů (zhruba 189 miliard Kč). Letos by se měla podle výhledu ztráta odvětví snížit na 5,6 miliardy, tedy o necelou polovinu. Nákladní přeprava zaznamenala v loňském roce pokles o 10 procent, osobní přeprava poklesla o 3, 5 procenta. Růst u osobní přepravy je zastaven již déle než dva roky a u nákladní přepravy ještě déle - tři a půl roku. Zpět k zisku by se mohly aerolinky vrátit nejdříve v roce 2011.

Aeroliniím komplikuje život globální ekonomická krize, neochota lidí cestovat, „prasečí chřipka“ a také nestabilní hladina ceny ropy. O tom, že by měl přijít obrát směrem vzhůru, odborníci pochybují. Letecké společnosti vloni vykázali ztrátu dvakrát větší, než se ještě vloni v březnu počítalo. Tehdy se odhadoval propad o 4,7 miliard dolarů. V moderní době se nezažilo nic takového, jako je současný ekonomický propad. Je to nejtěžší situace, jaká letecký sektor postihla. Po teroristických útocích v září 2001 klesly obraty o sedm procent. Trvalo tři roky tuto ztrátu opět vyrovnat, a to i navzdory silnému ekonomickému růstu. Tentokrát však musí čelit propadu tržeb o patnáct procent.

Krize se dotýká všech oblastí letecké dopravy, jak přepravy osob, tak i nákladní. Podle odhadů IATA (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců) bylo loni přepraveno jen 33,3 milionu tun nákladů, meziročně o 17 % méně. Počet pasažérů měl klesnout o osm procent na 2,06 miliardy. Méně cestujících bylo přepraveno hlavně ve vyšších cenových třídách business a first class, což aerolinie bolí obzvláště silně. Velké letecké společnosti vydělávají právě na dražších tarifech, příjmy z jednoduché economy-class naopak často nepokryjí náklady. Pokles poptávky zámožnější klientely je velmi citelný. Za nižší zájem mohou také snížené výdaje firem, které své zaměstnance na služební cesty již neposílají v luxusním stylu.

Soukromí cestující profitují na snižování cen letenek aerolinií. Ve Spojených státech jsou již nyní ceny zhruba o patnáct procent nižší, a ve Velké Británii dokonce ceny transatlantických letenek klesly o více než třicet procent. Takové rabaty se však mohou koncernům vymstít, výrazné a propagované slevy jsou tím nejriskantnější, co může letecká společnost udělat. Zákazníci si na to zvyknou a přejít zpátky po krizi na starou cenovou úroveň bude obtížné.

Aerolinky zůstanou v globálním měřítku ztrátové i přesto, že IATA očekává v letošním roce zvýšení příjmů leteckých společností o 4,9 procent. Rovněž cestujících by mělo přibýt a to o 4,5 procenta na 2,28 miliard pasažérů. Mělo by být také přepraveno 37,7 milionů tun zboží, což je o 7% více než loni, kdy klesla poptávka po nákladní letecké přepravě o třináct procent.

Průměrná cena ropy Brent by letos podle odhadů IATA měla činit 75 dolarů za barel, zvýší se tak z loňských 61,8 dolaru za barel. Náklady na pohonné hmoty budou činit zhruba 26 procent celkových provozních nákladů.

Ze všeho nejhůře byly na tom loni aerolinie z Asie. Jejich ztráty se kvůli hluboké krizi vyšplhaly až na 3,3 miliardy dolarů. Evropské letecké společnosti měly loni dosáhnout celkového minusu 1,8 miliardy dolarů a americké zhruba jedné miliardy dolarů.

Najít recept na to, jak z krize vyjít co nejlépe, není jednoduché. Mnozí vidí řešení v konsolidaci trhu, kterou odborníci předvídali již v roce 2008. Předpokladem je, že za pět let bude na trhu jen pět velkých aerolinií. Mnoho koncernů by si mohlo

dovolit převzít pár menších hráčů, vlna fúzí a akvizic zatím nepřišla. Důvodem jsou opatření, která převzetí komplikují, ale také opatrnost firem, které chtějí nejdříve samy přečkat krizi.

Jednotlivé národní vlády, partneři i aerolinie musejí tuto krizi chopit jako příležitost k vytvoření silnějšího průmyslu. Na mysli jsou hlavně regulační omezení, která v mnoha zemích brání tomu, aby podíl na národních aeroliniích získal konkurent ze zahraničí. Liberalizace trhu by podle odhadů měla vytvořit miliony nových pracovních míst a vygenerovat obrát ve výši 490 miliard dolarů.

Než k tomu dojde, musejí aerolinie hledat jiné možnosti, jak situaci zdárně vydržet. Aerolinky se snaží na problémy odpovědět různými způsoby. Většina z nich přistoupila k omezování kapacit přepravy a snižování počtu letů. To je donutilo odstavit z provozu některá letadla, případně zrušit objednávky na nové stroje. Součástí úsporných opatření je také snižování mezd a počtu pracovníků. Snižování nákladů lze také dosáhnout pomocí různých novinek, ať už zavedením elektronických letenek nebo samoobslužných terminálů na letištích.

Některé aerolinky, zvláště menší, byly již kvůli krizi nuceny ukončit provoz. Asociace evropských regionálních aerolinek (ERA) předpokládá, že od ledna 2009 zkrachovalo po celém světě kolem 90 leteckých společností. Do konce dubna 2010 by pak podle odhadu mělo skončit bankrotem dalších 20 aerolinek.

Krise zasáhla také výrobce letadel. Podle šéfa koncernu EADS, matky evropského Airbusu, budou roky 2010 a 2011 kritické. Počítá se se snížením dodávek o patnáct až dvacet procent. Šéf sekce letadel pro osobní přepravu z konkurenčního Boeingu vidí situaci o něco pozitivněji. Tvrdí, že krize už dnu dosáhla, a nyní se situace stabilizuje. Od druhé poloviny roku 2010 by se poptávka po letecké dopravě měla opět zvyšovat. Jak Airbus, tak Boeing se přesto již nyní připravuje na možné důsledky a omezují produkci letadel, především těch na dlouhé vzdálenosti.

2.5 Privatizace Českých aerolinií a.s.

Obr. 2.5 – 1 ČSA²⁰



Rok 2009 měl znamenat pro ČSA jednu velkou změnu. Mělo to být nejvýznamnější krok v historii firmy. Národní letecký dopravce měl získat nového soukromého majitele. Stát zkusil prodat svůj zhruba 92procentní podíl ve firmě. Na jaře se do tendru přihlásili čtyři zájemci. Dva z nich byli v prvním kole vyřazeni - společnost Darofan ze skupiny Areoflot a firma Odien. 19. srpna 2009 se společnost Air France-KLM kvůli dopadům krize a nedostatku peněz stáhla ze soutěže o ČSA.

V tendru tak zůstalo pouze konsorcium Unimex/Travel Service. Jeho cena - miliarda korun za očištěné aerolinky nakonec vládu nenadchla a privatizace padla. Při očištění ČSA by totiž stát musel v zásadě ještě doplatit, aby měly aerolinky nulový kapitál. Vláda se rozhodla, že České aerolinie neprodá. Namísto toho dává přednost úsporným opatřením. Nyní je podle premiéra Jana Fischera nezbytný "tvrdý restrukturalizační program s drsným tahem na snižování nákladů".

Nízká cena za České aerolinie nebyla jediným důvodem, proč se stát rozhodl neprivatizovat. Konsorcium Unimex Travel Service odmítl složit jistinu ve výši 20 milionů korun, a nebyla zde jistota, že celá suma v jednotlivých splátkách bude zaplacená.

Podle plánů nového managementu má být rok 2010 pro ČSA stabilizační. Díky dalším odprodejům majetku by se měly dostat do lehce černých čísel. Opravdový

²⁰ EKONOM. ČSA poprvé po letech dokázaly vydělat: 111 milionů. [online]. [cit. 2010-3-15]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/1-10112070-23051980-400000_pd-7c>.

pozitivní výsledek, tedy neovlivněný jednorázovými položkami, se má pak dostavit v roce 2011.

Krise Českých aerolinií se taky naplno projevila v zaměstnanecké sféře. Na začátku roku 2009 pracovalo ve firmě přibližně 4700 zaměstnanců, začátkem roku 2010 jich bylo jen 3300. Ještě o sto pracujících se sníží stav ČSA mezi lednem a únorem, jedná se o pracovníky bezcelních obchodů. ČSA Duty Free v tendru získala společnost Aelia Czech Republic. Zaměstnanci, kteří budou převedeni pod novou společnost, která bude mít název ČSA Handling, přijdou o sílu odborových organizací ČSA.

Právě odbory sehrály v loňském roce zásadní roli při úsilí zachránit leteckou společnost, která se kvůli vysokým dluhům a tvrdému úderu finanční krize hnala do záhuby. Místo plánovaného zisku z počátku roku se ČSA nakonec dostala do ztráty, která přesáhla tři miliardy korun. V létě se ukázalo, že se společnosti vůbec nedaří plnit své plány. Management, vedený tehdy Radomírem Lašákem, přišel s úsporným plánem, který měl aerolinky vrátit zpět z „červených čísel“. Šlo v něm o výrazné propouštění a snižování platů pilotům až o 30%. Tehdy se ukázala síla odborů, nepřistoupily ke škrtům, pokud zůstane v čele stávající management.

Do „konfliktu“ se tehdy zapojil také stát jako majoritní vlastník, vyměnil půlku managementu a do vedení společnosti postavil Václava Nováka, který je především znám záchranou krachujících Vítkovic. Za úkol měl jediné, dohodnout se s odbory tak, aby firma přežila. Posléze se ukázalo, že Novák navrhoval ještě brutálnější škrtů než Lašák. Odboráři přistoupili ke snížení platů, jen aby se neprosadil Novákův plán. V dozorčí radě došlo opět ke střídání, do čela se tentokrát postavil ekonom Miroslav Zámečník, ten ovšem radu brzo opustil, aby se mohl účastnit tendru na ředitele pražské ZOO.

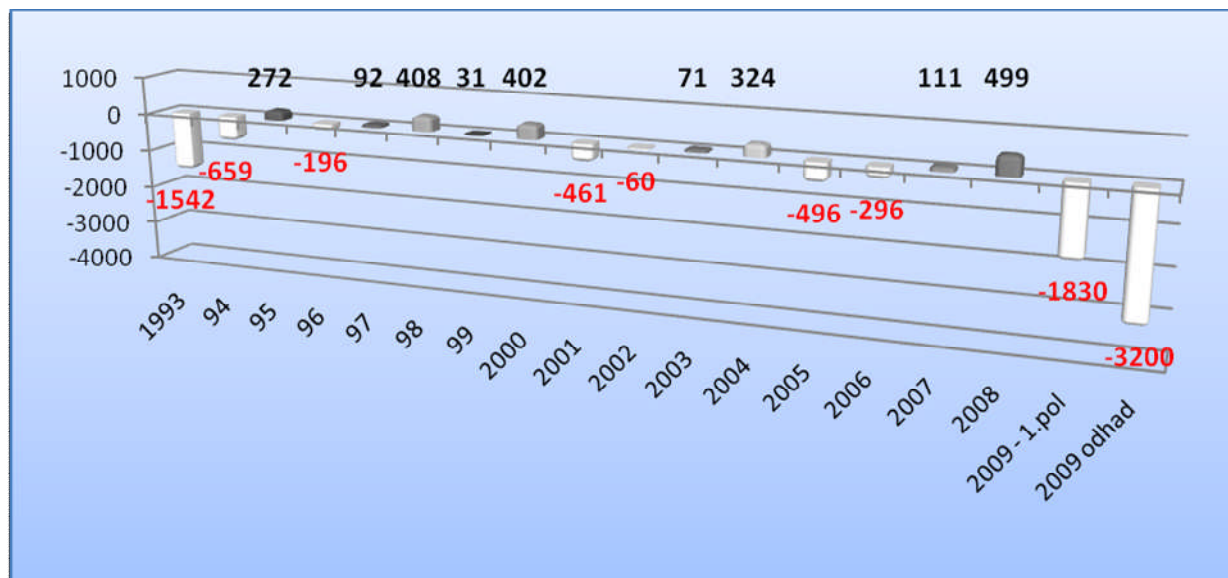
Stát si po nezdařilých pokusech jmenovat nové vedení, vybral variantu personálně sloučit ČSA s Letištěm Praha. Šéfa ruzyňského aeroportu Miroslava Dvořáka postavil do vedení ČSA.

Toto propojení, ne však fyzické, má Českým aeroliniím zajistit stabilitu a hlavně potřebné finance. I pro letiště to bude výhodné, protože by ho pád největšího klienta, který zajišťuje nejvíce transferových letů na Ruzyni, těžce zasáhl.

Nové vedení částečně převzalo Lašákův úsporný plán na záchranu aerolinek, ale hlavně – ČSA se poprvé fakticky začaly propojovat s Letištěm Praha. V tuto chvíli

dělá vláda vše pro to, aby aerolinky získaly zpět svojí finanční stabilitu, a dokázaly se prodat za výhodnějších podmínek, než jaké nabídlo konsorcium Unimex.

Graf 2.5 – 1 Hospodářské výsledky ČSA (před zdaněním, v milionech korun)²¹



²¹ EKONOM. *Hospodářské výsledky ČSA*. [online]. [cit. 2010-3-15]. Dostupný z WWW: http://img.ihned.cz/attachment.php/830/22673830/wA8hMiurloD6eaS9sdGOk4fngL5Kqj1F/10_EK42_10a.gif/.

3 Účetní a daňový pohled v letecké dopravě

3.1 Účetní pohled

Letecké společnosti se jako jakékoliv obchodní společnosti musí řídit zákonem o účetnictví č. 563/1991 Sb., které ukládá povinnost vést účetnictví úplně, správně, průkazně a nepřetržitě ode dne vzniku až do ukončení činnosti.

Pro lepší názornost uvedu vybrané účetní případy, týkající se osobní letecké a nákladní dopravy, s jakými se můžeme v praxi v leteckých společnostech setkat.

Opírám se o účetní osnovu, která je přílohou č. 2, již zavedené letecké firmy JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

Účetní případy, které by mohly nastat, uvedu pouze za 1. pololetí jelikož se neustále opakují. Pro zaúčtování daných případů použiji rok 2009, neboť v průběhu roku 2010, by mohla být schválena novela, týkající se této problematiky.

Leden 2009

1.1.	Převod počátečních stavů	A/701.001	701.001/P
8.1.	Vydaná faktura č. 1/0109 za práce na letadle L410 v Německu plátcí daně v ceně 200€. Denní kurz 26,19Kč/€.		
	Cena bez daně	5.238,-	311.002/602.008
11.1.	Výpis z bankovního účtu ČSOB		
	Výplata mzdy zaměstnancům na účet		
		1.451.525,-	331.001/221.201
	Úhrada SP+ZP		
		897.750,-	336.001/221.201
	Úhrada daně ze závislé činnosti		
		202.225,-	342.001/221.201
	Poplatky za vedení účtu	587,-	568.001/221.201
	Úroky z účtu	342,-	221.201/662.001

12.1. Přijatá faktura č. 1/0109 za letištní a parkovací poplatky v ČR

Cena bez daně	22.386,-	518.016/321.000
DPH 19%	4.253,-	343.311/321.000

14.1. Přijatá faktura č. 2/0109 od RWE – záloha na plyn 01/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000

K 31.12.2009 se bude muset vytvořit dohadná položka na plyn 502.001/389.002, jinak by finanční úřad náklady na plyn za rok 2009 neuznal.

Přijatá faktura č. 3/0109 – měsíční vyúčtování elektřiny 12/08

Cena bez daně	58.950,-	502.001/321.000
DPH 19%	11.201,-	343.316/321.000

15.1. Catering Vídeň – platba kartou

1.400,-	501.015/325.001
---------	-----------------

Pohonné hmoty – platba kartou

Cena bez daně	110.098,-	501.010/325.001
DPH 19%	20.919,-	343.311/325.001

16.1. Vydaná faktura č. 2/0109 – prodej brzd v ČR

Cena bez daně	46.000,-	311.002/604.001
DPH 19%	8.740,-	311.002/343.210
Vyskladnění brzd	40.000,-	504.001/132.001

22.1. Vydaná faktura č. 3/0109 - školení v Polsku plátcí daně v ceně 15.000 PLN, denní kurz 6,399Kč/PLN.

Cena bez daně	95.985,-	311.001/602.009
---------------	----------	-----------------

23.1. Vydaná faktura č. 4/0109 – prodej řídicí jednotky, výškoměru, indikátoru do Rakouska plátcí DPH v ceně 92.000 €, denní kurz 28,105Kč/€

Cena bez daně	2.585.660,-	311.001/604.001
---------------	-------------	-----------------

Vyskladnění	2.000.000,-	504.001/132.001
27.1. VPD - cestovní náhrady – ubytování posádek		
	24.570,-	512.002/211.001
<i>Výplata cestovních náhrad se uskutečňuje buď v korunách, anebo v eurech, podle přání zaměstnance.</i>		
31.1. PPD - tržba z přepážky 1/09		
Cena bez daně	95.000,-	211.001/602.002
DP 9%	8.550,-	211.001/343.216
PPD - tržba za letenky Ostrava - Praha		
Cena bez daně	296.600,-	211.001/602.002
DPH 9%	26.694,-	211.001/343.216
VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB		
	426.844,-	261.001/211.001
Vydaná faktura č. 5/0109 – přeprava nákladů na území ČR		
Cena bez daně	6.450.000,-	311.001/602.014
DPH 19%	1.225.500,-	311.001/343.210
Výpisy z bankovního účtu Komerční banky		
Úhrada Vfa č. 1/0109 denním kurzem 27,87Kč/€		
	5.574,-	221.203/311.002
Úhrada Vfa č. 3/0109 denním kurzem 6,251Kč/PLN		
	93.765,-	221.203/311.002
Úhrada Pfa č. 2/0109		
	357.000,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 3/0109		
	70.151,-	321.000/221.203
Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům		
	105.000,-	333.001/221.203

Poplatky za vedení účtu	402,-	568.001/221.203
Úroky z účtu	67,-	221.203/662.001
Kurzové rozdíl z úhrady Vfa č. 1/0109		
	336,-	311.002/663.001
Kurzový rozdíl z úhrady Vfa č. 3/0109		
	2.220,-	563.001/311.002
Odpisy		
Letadlo SAAB 340	626.891,-	551.003/082.001
Letadlo OK – CCD 161	463.611,-	551.003/082.001
SW hlídání údržby letadel	1.823,-	551.001/073.001
Hrubé mzdy zaměstnancům	1.200.000,-	521.001/331.001
SP+ZP 34% placené z-lem	408.000,-	524.101/336.002
SP+ZP 11% placené z-cem	132.000,-	331.001/336.002
Daň ze závislé činnosti	60.700,-	331.001/342.001
<i>Při počtu 70 zaměstnanců.</i>		
Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy		
	105.000,-	527.001/333.001
Únor 2009		
2.1. VPD - cestovní náhrady – přeprava posádek		
	29.400,-	512.002/211.001
4.2. Vydaná faktura č. 1/0209 – nájem motoru v ČR		
Cena bez daně	1.084.000,-	311.001/602.015
DPH 19%	205.960,-	311.001/343.210
5.2. Vydaná faktura č. 2/0209 - transport pasažérů 1/09 Ostrava – Praha		
Cena bez daně	3.374.000,-	311.001/602.013
DPH 9%	303.660,-	311.001/343.216

Vydaná faktura č. 3/0209 - transport pasažérů 1/09 Ostrava – Vídeň

Cena bez daně	5.890.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

9.2. VBÚ ČSOB

Příjem tržeb z pokladny	426.844,-	221.201/261.001
-------------------------	-----------	-----------------

Poplatky za vedení účtu	309,-	568.001/221.201
-------------------------	-------	-----------------

Úroky z účtu	90,-	221.201/662.001
--------------	------	-----------------

Dotace na zajištění letového spojení

	3.066.890,-	221.201/648.003
--	-------------	-----------------

Výplata mzdy zaměstnancům na účet

	1.007.300,-	331.001/221.201
--	-------------	-----------------

Úhrada SP+ZP

	540.000,-	336.001/221.201
--	-----------	-----------------

Úhrada daně ze závislé činnosti

	60.700,-	342.001/221.201
--	----------	-----------------

Odepsání platby kartou	132.417,-	325.001/221.201
------------------------	-----------	-----------------

10.2. Přijatá faktura č. 1/0209 - nákup reklamních vlajek Aero s.r.o. od českého dodavatele

Cena bez daně	25.470,-	501.002/321.000
---------------	----------	-----------------

DPH 19%	4.840,-	343.311/321.000
---------	---------	-----------------

Přijatá faktura č. 2/0209 - navigační poplatky ČR

Cena bez daně	40.000,-	518.016/321.000
---------------	----------	-----------------

DPH 19%	7.600,-	343.311/321.000
---------	---------	-----------------

11.2. Vydaná faktura č. 4/0209 – prodej těsnění

Cena bez daně	3.800,-	311.002/604.001
---------------	---------	-----------------

DPH 19%	722,-	311.002/343.210
---------	-------	-----------------

Vyskladnění těsnění	3000,-	504.001/132.001
---------------------	--------	-----------------

Přijatá faktura č. 3/0209 – odmrazení letadel

Cena bez daně	210.000,-	518.007/321.000
---------------	-----------	-----------------

DPH 19%	39.900,-	343.311/321.000
---------	----------	-----------------

12.2. Přijatá faktura č. 4/0209 - bezpečnostní poplatky ve Vídni

Cena bez daně	107.400,-	518.016/321.000
---------------	-----------	-----------------

13.2. Přijatá faktura č. 5/0209 od RWE – záloha na plyn 02/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
---------------	-----------	-----------------

DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000
---------	----------	-----------------

Přijatá faktura č. 6/0209 – měsíční vyúčtování elektřiny 01/09

Cena bez daně	57.320,-	502.001/321.000
---------------	----------	-----------------

DPH 19%	10.891,-	343.316/321.000
---------	----------	-----------------

16.2. Prodej letenek Ostrava – Praha

Cena bez daně	20.050,-	211.004/602.013
---------------	----------	-----------------

DPH 9%	1.805,-	211.004/343.216
--------	---------	-----------------

20.2. Vydaná faktura č. 5/0209 – letecké poplatky, palivo

Cena bez daně	823.760,-	311.001/602.003
---------------	-----------	-----------------

DPH 19%	156.515,-	311.001/343.210
---------	-----------	-----------------

23.2. Vydaná faktura č. 6/0209 – prodej letadla SAAB do Rakouska osobě registrované k dani za 1.400.000€, denní kurz 28,45Kč/€

Cena bez daně	39.830.000,-	311.001/641.001
---------------	--------------	-----------------

Vyřazení letadla z evidence majetku

Zůstatková cena	20.000.000,-	541.001/082.001
-----------------	--------------	-----------------

Vyřazení	45.500.000,-	082.001/022.001
----------	--------------	-----------------

28.2 PPD - tržba z přepážky 2/09

Cena bez daně	150.400,-	211.001/602.002
---------------	-----------	-----------------

DP 9%	13.536,-	211.001/343.216
-------	----------	-----------------

VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB

	163.936,-	261.001/211.001
--	-----------	-----------------

Výpisy z bankovního účtu Komerční banky

Úhrada vydané faktury č. 2/0109

54.740,- 221.203/311.002

Úhrada přijaté faktury č. 1/0109

26.640,- 321.000/221.203

Úhrada přijaté faktury č. 5/0209

357.000,- 321.000/221.203

Úhrada přijaté faktury č. 6/0209

68.211,- 321.000/221.203

Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům

105.000,- 333.001/221.203

Poplatky za vedení účtu 232,-

568.001/221.203

Úroky z účtu

54,- 221.203/662.001

Odpisy

Letadlo OK – CCD 161 463.611,- 551.003/082.001

SW hlídání údržby letadel 1.823,- 551.001/073.001

Hrubé mzdy zaměstnancům 1.150.000,- 521.001/331.001

SP+ZP 34% placené z-lem 391.000,- 524.101/336.002

SP+ZP 11% placené z-cem 126.500,- 331.001/336.002

Daň ze závislé činnosti 50.650,- 331.001/342.001

Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy

105.000,- 527.001/333.001

Březen 2009

2.3. Přijatá faktura č. 1/0309 od ORD – školení pilotů ve Finsku v ceně 1500€.
Denní kurz 28,30Kč/€.

Cena bez daně 42.450,- 518.011/321.000

3.3. Čerpání leteckého paliva v Mošnově – platba kartou

Cena bez daně	50.000,-	501.003/325.001
DPH 19%	9.500,-	343.311/325.001

5.3. Vydaná faktura č. 1/0309 – letecké poplatky, palivo 2/09

Cena bez daně	6.408.300,-	311.001/602.003
DPH 19%	1.217.577,-	311.001/343.210

9.3. Výpis z bankovního účtu ČSOB

Příjem tržeb z pokladny	163.936,-	221.201/261.001
Odepsání platby kartou	59.500,-	325.001/221.201
Dotace na zajištění letového spojení	1.168.445,-	221.201/648.003
Výplata mzdy zaměstnancům na účet	972.850,-	331.001/221.201
Úhrada SP+ZP	517.500,-	336.001/221.201
Úhrada daně ze závislé činnosti	50.650,-	342.001/221.201
Poplatky za vedení účtu	150,-	568.001/221.201
Úroky z účtu	90,-	221.201/662.001

10.3. Vydaná faktura č. 2/0309 - transport pasažérů 2/09 Ostrava – Praha

Cena bez daně	4.073.900,-	311.001/602.013
DPH 9%	366.651,-	311.001/343.216

Vydaná faktura č. 3/0309 - transport pasažérů 2/09 Ostrava – Vídeň

Cena bez daně	4.560.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

12.3. VPD - nákup pohonných hmot, nemrznoucích směsí

Cena bez daně	56.340,-	501.003/211.001
DPH 19%	10.705,-	343.311/211.001

13.3. Přijatá faktura č. 2/0309 od RWE – záloha na plyn 03/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000

Přijatá faktura č. 3/0209 – měsíční vyúčtování elektřiny 02/09

Cena bez daně	56.662,-	502.001/321.000
DPH 19%	10.766,-	343.316/321.000

16.3. PPD - prodej letenek Ostrava – Praha

Cena bez daně	20.800,-	211.004/602.013
DPH 9%	1.872,-	211.004/343.216

20.3. Přijatá faktura č. 4/0309 – odborné školení v Mošnově

Cena bez daně	491.481,-	518.011/321.000
DPH 19%	93.382,-	343.311/321.000

23.3. Přijatá faktura č. 5/0309 – traťová údržba

Cena bez daně	1.400.000,-	518.016/321.000
DPH 19%	266.000,-	343.311/321.000

25.3. Navigační poplatky Evropa – platba platební kartou 40.400€,
denní kurz 27,295Kč/€

Cena bez daně	1.102.718,-	518.016/325.001
---------------	-------------	-----------------

25.3. Výpis z bankovního účtu KB

Úhrada Pfa č. 1/0209

30.310,-	321.000/221.203
----------	-----------------

Úhrada Pfa č. 2/0209

47.600,-	321.000/221.203
----------	-----------------

Úhrada Pfa č. 1/0309 denní kurz 27,295 Kč/€

40.942,50	321.000/221.203
-----------	-----------------

Úhrada Pfa č. 2/0309

357.000,-	321.000/221.203
-----------	-----------------

Úhrada Pfa č. 3/0309

67.428,-	321.000/221.203
----------	-----------------

Úhrada Vfa č. 4/0209	4.522,-	221.203/311.002
Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům	105.000,-	333.001/221.203
Poplatky za vedení účtu	548,-	568.001/221.203
Úroky z účtu	320,-	221.203/662.001
Kurzový rozdíl z přijaté faktury č. 1/0309	1.507,50	321.000/663.001
30.3. VPD - nákup letáků a vizitek		
Cena bez DPH	8.250,-	501.002/211.001
DPH 19%	1.568,-	343.311/211.001
31.3. PPD - tržba z přepážky 3/09		
Cena bez daně	212.461,-	211.001/602.002
DP 9%	19.122,-	211.001/343.216
VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB	231.583,-	261.001/211.001
Odpisy		
Letadlo OK – CCD 161	463.611,-	551.003/082.001
SW hlídání údržby letadel	1.823,-	551.001/073.001
Hrubé mzdy zaměstnancům	1.080.000,-	521.001/331.001
Připsání nemocenské	57.800,-	336.002/331.001
SP+ZP 34% placené z-lem	367.200,-	524.101/336.002
SP+ZP 11% placené z-cem	118.800,-	331.001/336.002
Daň ze závislé činnosti	36.580,-	331.001/342.001
Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy	105.000,-	527.001/333.001

Duben 2009

1.4. VPD - cestovní náhrady – přeprava posádek + ubytování

44.500,-	512.002/211.001
----------	-----------------

2.4. Vydaná faktura č. 1/0409 – letecké poplatky, palivo 3/09

Cena bez daně	1.587.590,-	311.001/602.003
---------------	-------------	-----------------

DPH 19%	301.643,-	311.001/343.210
---------	-----------	-----------------

6.6. Vydaná faktura č. 2/0409 - transport pasažérů 3/09 Ostrava – Praha

Cena bez daně	3.600.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

DPH 9%	324.000,-	311.001/343.216
--------	-----------	-----------------

Vydaná faktura č. 3/0409 - transport pasažérů 3/09 Ostrava – Vídeň

Cena bez daně	3.890.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

8.4. Přijatá faktura č. 1/0409 – vyúčtování vody za 1Q/09

Cena bez daně	6.526,-	502.001/321.000
---------------	---------	-----------------

DPH 9%	588,-	343.316/321.000
--------	-------	-----------------

9.4. Výpis z bankovního účtu ČSOB

Příjem tržeb z pokladny	231.583,-	221.201/261.001
-------------------------	-----------	-----------------

Odepsání platby kartou, denní kurz 26,510Kč/€

1.071.004,-	325.001/221.203
-------------	-----------------

Výplata mzdy zaměstnancům na účet

982.420,-	331.001/221.201
-----------	-----------------

Úhrada SP+ZP

428.200,-	336.001/221.201
-----------	-----------------

Úhrada daně ze závislé činnosti

36.580,-	342.001/221.201
----------	-----------------

Poplatky za vedení účtu	289,-	568.001/221.201
-------------------------	-------	-----------------

Úroky z účtu	93,-	221.201/662.001
--------------	------	-----------------

Kurzový rozdíl při úhradě navigačních poplatků kartou

31.714,-	325.001/663.001
----------	-----------------

14.4. Přijatá faktura č. 2/0409 od RWE – záloha na plyn 04/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000

Přijatá faktura č. 3/0409 – měsíční vyúčtování elektřiny 03/09

Cena bez daně	55.086,-	502.001/321.000
DPH 19%	10.467,-	343.316/321.000

15.4. Vydaná faktura č. 4/0409 – školení pilotů

Cena bez DPH	85.000,-	311.002/602.009
DPH 19%	16.150,-	311.002/343.210

17.4. Vydaná faktura č. 5/0409 – Cargo přeprava (přeprava zboží) do Rakouska

Cena bez DPH	4.843.000,-	311.001/602.014
DPH 19%	920.170,-	311.001/343.210

20.4. Vydaná faktura č. 6/0409 – charterový let Ostrava – Split a zpět

Cena bez DPH	278.000,-	311.001/602.013
--------------	-----------	-----------------

23.4. Výpis z bankovního účtu ČSOB

Koupě nového auta Citroen C8 na leasing za 849.900,- Kč

Zaúčtování do podrozvahové evidence

849.900,-	751/-
-----------	-------

Proúčtování akontace

270.000,-	381.036/325.001
-----------	-----------------

DPH 19%	51.300,-	343.311/325.001
---------	----------	-----------------

Úhrada akontace

321.300,-	325.001/221.201
-----------	-----------------

Úhrada leasingové splátky

11.900,-	325.001/221.201
----------	-----------------

Proúčtování leasingových splátek do nákladů		
Cena bez DPH	10.000,-	518.023/325.001
DPH 19%	1.900,-	343.311/325.001
Rozpuštění podílu akontace	4.000,-	518.023/381.036
28.4. Výpis z bankovního účtu KB		
Úhrada Pfa č. 1/0409	7.114,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 2/0409	357.000,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 3/0409	65.553,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 3/0209	249.900,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 4/0209	107.400,-	321.000/221.203
Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům	105.000,-	333.001/221.203
Poplatky za vedení účtu	456,-	568.001/221.203
Úroky z účtu	280,-	221.203/662.001
30.4. PPD - tržba z přepážky 4/09		
Cena bez daně	132.900,-	211.001/602.002
DP 9%	11.961,-	211.001/343.216
VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB		
	144.861,-	261.001/211.001
Odpisy		
Letadlo OK – CCD 161	463.611,-	551.003/082.001
SW hlídání údržby letadel	1.823,-	551.001/073.001

Hrubé mzdy zaměstnancům	1.450.000,-	521.001/331.001
SP+ZP 34% placené z-lem	493.000,-	524.101/336.002
SP+ZP 11% placené z-cem	159.500,-	331.001/336.002
Daň ze závislé činnosti	110.950,-	331.001/342.001

Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy

105.000,-	527.001/333.001
-----------	-----------------

Květen 2009

4.5. Prodej letenek Ostrava – Praha

Cena bez daně	33.400,-	211.004/602.002
DPH 9%	3.006,-	211.004/343.216

6.5. VPD - cestovní náhrady

3.500,-	512.002/211.001
---------	-----------------

5.5. Došlá faktura za loňský rok

3.000,-	501.099/321.000
---------	-----------------

Došlou fakturu za loňskou zaúčtujeme jako nedaňový náklad, neboť se jedná o nepatrnou částku, a připadá nám zbytečné z tohoto důvodu podat dodatečné daňové přiznání.

7.5. Vydaná faktura č. 1/0509 - transport pasažérů 4/09 Ostrava – Praha

Cena bez daně	4.012.200,-	311.001/602.013
DPH 9%	361.098,-	311.001/343.216

Vydaná faktura č. 2/0509 - transport pasažérů 4/09 Ostrava – Vídeň

Cena bez daně	4.500.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

11.5. Výpis z bankovního účtu ČSOB

Příjem tržeb z pokladny	144.861,-	221.201/261.001
Výplata mzdy zaměstnancům na účet	1.179.550,-	331.001/221.201
Úhrada SP+ZP	652.500,-	336.001/221.201

Úhrada daně ze závislé činnosti

	110.950,-	342.001/221.201
Poplatky za vedení účtu	243,-	568.001/221.201
Úroky z účtu	101,-	221.201/662.001

12.5. Přijatá faktura č. 1/0509 – nákup nového stroje na úvěr

Cena bez daně	120.000,-	022.001/321.000
DPH 19%	22.800,-	343.311/321.000
Výpis z úvěrového účtu – úhrada faktury	142.800,-	321.000/461.001

14.5. Přijatá faktura č. 2/0509 od RWE – záloha na plyn 05/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000

Přijatá faktura č. 3/0509 – měsíční vyúčtování elektřiny 04/09

Cena bez daně	53.700,-	502.001/321.000
DPH 19%	10.203,-	343.316/321.000

15.5. Vydaná faktura č. 3/0509 – letecké poplatky, palivo 4/09

Cena bez daně	5.941.500,-	311.001/602.003
DPH 19%	1.128.885,-	311.001/343.210

18.5. Vydaná faktura č. 4/0509 – Cargo přeprava (přeprava zboží) do Rakouska

Cena bez DPH	7.183.500	311.001/602.014
DPH 19%	1.364.865,-	311.001/343.210

20.5. Vydaná faktura č. 5/0509 – charterový let Ostrava – Split a zpět

Cena bez DPH	401.160,-	311.001/602.013
--------------	-----------	-----------------

21.5. Přijatá faktura č. 4/0509 – oprava vozidla po nehodě

Cena bez DPH	100.000,-	511.001/321.001
DPH 19%	19.000,-	343.311/321.001

22.5. Předpis plnění z havarijního pojištění od pojišťovny za vzniklou škodu	90.000,-	315.002/688.001
--	----------	-----------------

Výše částky na škodě byla ponížena o spoluúčast 10% a DPH.

25.5. Přijatá faktura č. 5/0509 - pořízení nového letadla od ORD z Rakouska
za 1.704.120€, denní kurz 26,70Kč/€

Cena bez DPH	45.500.000,-	022.001/321.001
Samovyměření DPH 19%	8.645.000,-	343.330/343.230

28. 5. Výpis z bankovního účtu KB

Úhrada Vfa č. 4/0409

101.150,- 221.203/311.002

Úhrada Pfa č. 2/0509

357.000,- 321.000/221.203

Úhrada Pfa č. 3/0509

63.903,- 321.000/221.203

Přijatá pojistná částka od pojišťovny za škodu na vozidle

90.000,- 221.203/315.002

Úhrada přijaté faktury č. 8

119.000,- 321.001/221.203

V případě, že by opravu uhradila pojišťovna na účet autoservisu, zaúčtujeme na základě likvidačního dopisu interním dokladem zápočet závazku 321.001 oproti pohledávce 315.002, a zbylou částku, tj. 29.000,- uhradíme, tj. spoluúčast a DPH.

Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům

105.000,- 333.001/221.203

Poplatky za vedení účtu 456,-

568.001/221.203

Úroky z účtu 280,-

221.203/662.001

29.5. PPD - tržba z přepážky 5/09

Cena bez daně 212.461,-

211.001/602.002

DPH 9%

19.122,-

211.001/343.216

VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB

231.583,-	261.001/211.001
-----------	-----------------

Odpisy

Letadlo OK – CCD 161	463.611,-	551.003/082.001
----------------------	-----------	-----------------

SW hlídání údržby letadel	1.823,-	551.001/073.001
---------------------------	---------	-----------------

Hrubé mzdy zaměstnancům	1.600.000,-	521.001/331.001
-------------------------	-------------	-----------------

SP+ZP 34% placené z-lem	544.000,-	524.101/336.002
-------------------------	-----------	-----------------

SP+ZP 11% placené z-cem	176.000,-	331.001/336.002
-------------------------	-----------	-----------------

Daň ze závislé činnosti	141.100,-	331.001/342.001
-------------------------	-----------	-----------------

Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy

105.000,-	527.001/333.001
-----------	-----------------

Červen 2009

1.6. Přijatá půjčka od jednatele

1.000.000,-	221.201/365.001
-------------	-----------------

Vydaná faktura č. 1/0609 - Zahájení výcviku pilotů, tento výcvik bude pokračovat do 31.5.2010

Za rok 2009

Cena bez daně	700.000,-	311.001/602.009
---------------	-----------	-----------------

DPH 19%	133.000,-	311.001/343.210
---------	-----------	-----------------

Za rok 2010

Cena bez daně	500.000,-	311.001/384.001
---------------	-----------	-----------------

DPH 19%	95.000,-	311.001/343.210
---------	----------	-----------------

Přijatá faktura č. 1/0609 – pojištění letadla na období od 1.6.2009 – 31.5.2010

Za rok 2009	420.000,-	548.003/321.000
-------------	-----------	-----------------

Za rok 2010	300.000,-	381.009/321.000
-------------	-----------	-----------------

5.6. PPD - prodej letenek Ostrava – Praha

Cena bez daně	28.070,-	211.004/602.002
DPH 9%	2.527,-	211.004/343.216

9.6. Výpis z bankovního účtu ČSOB

Příjem tržeb z pokladny	231.583,-	221.201/261.001
Výplata mzdy zaměstnancům na účet	1.282.900,-	331.001/221.201
Úhrada SP+ZP	652.500,-	336.001/221.201
Úhrada daně ze závislé činnosti	141.100,-	342.001/221.201
Poplatky za vedení účtu	289,-	568.001/221.201
Úroky z účtu	115,-	221.201/662.001

11.6. Vydaná faktura č. 2/0609 - transport pasažérů 5/09 Ostrava – Praha

Cena bez daně	3.656.000,-	311.001/602.013
DPH 9%	329.040,-	311.001/343.216

Vydaná faktura č. 3/0609 - transport pasažérů 5/09 Ostrava – Vídeň

Cena bez daně	4.320.000,-	311.001/602.013
---------------	-------------	-----------------

15.6. Přijatá faktura č. 2/0609 od RWE – záloha na plyn 06/09

Cena bez daně	300.000,-	314.001/321.000
DPH 19%	57.000,-	343.316/321.000

Přijatá faktura č. 3/0609 – měsíční vyúčtování elektřiny 05/09

Cena bez daně	53.680,-	502.001/321.000
DPH 19%	10.200,-	343.316/321.000

17. 6. VPD - poskytnutý peněžní dar základní škole

200.000,-	543.001/211.001
-----------	-----------------

Od základu daně lze odečíst hodnotu darů, který činí alespoň 2.000 Kč. V úhrnu lze odečíst nejvýše 5% ze základu daně.

19.6. VPD – cestovní náhrady	6.800,-	512.002/211.002
22.6. Přijatá faktura č. 4/0609 – daňové poradenství	40.000,-	518.009/321.000
26.6. Výpis z bankovního účtu KB		
Úhrada Pfa č. 5/0109	7.675.500,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 2/0609	357.000,-	321.000/221.203
Úhrada Pfa č. 3/0609	63.880,-	321.000/221.203
Splátka úvěru – převod na úvěrový účet	5.950,-	261.001/221.203
Úrok	550,-	261.001/221.203
Příspěvek na penzijní připojištění zaměstnancům	105.000,-	333.001/221.203
Poplatky za vedení účtu	412,-	568.001/221.203
Úroky z účtu	209,-	221.203/662.001
30.6. PPD - tržba z přepážky 6/09		
Cena bez daně	86.078,-	211.001/602.002
DP 9%	7.748,-	211.001/343.216
VPD - převod tržeb z pokladny na bankovní účet ČSOB	93.826,-	261.001/211.001
Odpisy		
Mimořádný odpis stroje	6.000,-	551.003/082.001

Letadlo OK – CCD 161	463.611,-	551.003/082.001
SW hlídání údržby letadel	1.823,-	551.001/073.001
Hrubé mzdy zaměstnancům	1.420.000,-	521.001/331.001
SP+ZP 34% placené z-lem	482.800,-	524.101/336.002
SP+ZP 11% placené z-cem	156.200,-	331.001/336.002
Daň ze závislé činnosti	104.920,-	331.001/342.001
Přeúčtování penzijního příspěvku do nákladů firmy	105.000,-	527.001/333.001
30.6. Úrok z půjčky od jednatele 12%	$(120000/365) \times 29$	
	9.535,-	562.099/221.201

V případě že je firma ve ztrátě, budou úroky neuznatelné.

Výpis z úvěrového účtu

Splátka úvěru	5.950,-	461.001/261.001
Úrok	550,-	562.001/261.001

3.2 Daňový pohled

3.2.1 Zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů

Při stanovování daňově uznatelných nákladů a výnosů se letecké společnosti řídí zákonem č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů.

Náklady, které je možno považovat za vynaložené na udržení, dosažení a zajištění příjmů jsou uvedeny v §24 ZDP. Mezi nejčastější uznatelné náklady leteckých společností patří cestovní náhrady zaměstnancům, letištní a parkovací poplatky, navigační poplatky, čerpání leteckého paliva, v zimním období jde taky například o náklady na odmrazení letadel a traťovou údržbu.

Mezi nejběžnější uznatelné výnosy patří oprava letadel, transport pasažérů, prodej letenek a taky prováděná školení.

Leasing nového osobního automobilu pořízeného v dubnu

Novelou zákona o daních z příjmů č. 87/2009 Sb. se zkracuje doba finančního leasingu pro majetek zařazený v druhé odpisové skupině na 54 měsíců. Daňová uznatelnost zůstává zachována. Toto nové ustanovení lze použít pouze u smluv, které byly uzavřeny po 1.4.2009.

V rámci tzv. protikrizových opatření byla přijata další novela ZDP č. 216/2009 Sb., díky které lze nyní využít ještě výhodnějších časově omezených podmínek pro finanční leasing hmotného majetku pořízeného v období od 20.7.2009 do 30.6.2010. Zkracuje se doba trvání leasingu u druhé odpisové skupiny na 24 měsíců a zůstává zachována jeho daňová uznatelnost. Tento automobil byl však pořízen před účinností této novely zákona, kdy je možno použít „zrychlený leasing“. Proto se řídíme dřívější novelou ZDP č. 87/2009 Sb. a leasing potrvá 54 měsíců.

Daňové odpisy

Výběr odpisů pro v květnu nově pořízené letadlo

Podle Zákona č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů nesmí společnosti uplatnit rovnoměrné odpisování u letadel, pokud nejsou používána provozovateli letecké dopravy a leteckých prací na základě vydané koncese a provozovateli leteckých škol.²² Při odpisování řadíme letadla do 2. odpisové skupiny.

Jelikož se v mé práci jedná o letecké společnosti, které se zabývají pravidelnou dopravou cestujících, mohou si v roce 2009, kdy letadlo pořídili vybrat ze tří druhů odpisů:

1. rovnoměrných (lineárních),
2. zrychlených (degresivních),
3. mimořádných.

Odpisy letadla – pořizovací cena 44 500 tis. Kč.

²² § 31 odst. 5 zákona č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů

Ad 1) rovnoměrné (lineární)

$$1. \text{ rok} \quad \frac{44\,500 \times 11}{100} = 4\,895 \text{ tis. Kč}$$

$$\text{následující roky} \quad \frac{44\,500 \times 22,25}{100} = 9\,901,25 \text{ tis. Kč}$$

Ad 2) zrychlené (degresivní)

$$1. \text{ rok} \quad \frac{44\,500}{5} = 8\,900 \text{ tis. Kč}$$

$$2. \text{ rok} \quad \frac{2 \times 35\,600}{6-1} = 14\,240 \text{ tis. Kč}$$

$$3. \text{ rok} \quad \frac{2 \times 21\,360}{6-2} = 10\,680 \text{ tis. Kč}$$

$$4. \text{ rok} \quad \frac{2 \times 10\,680}{6-3} = 7\,120 \text{ tis. Kč}$$

$$5. \text{ rok} \quad \frac{2 \times 3\,560}{6-4} = 3\,560 \text{ tis. Kč}$$

Ad 3) mimořádné

V loňském roce byly zavedeny „mimořádné odpisy“. Mimořádné odpisy se uplatní u majetku zařazeného do 1. nebo 2. odpisové skupiny a pořízeného v době od 1. 1. 2009 do 30. 6. 2010. Počítají se měsíčně, proto jejich roční suma závisí na počtu měsíců, které jsme mohli odepisovat. Majetek zařazený do 2. odpisové skupiny (letadlo) odepíšeme za 24 měsíců a to tak, že prvních 12 měsíců odepíšeme rovnoměrně 60% pořizovací ceny majetku a za dalších 12 měsíců zbylých 40%.

PC letadla 44 500 tis. Kč koupeno 31. 5. 2009. Začneme odepisovat od června 2009:

- červen – prosinec 2009 $\frac{44\,500 \times 0,6}{12} \times 7 = 15\,575 \text{ tis. Kč}$
- leden – květen 2010 $\frac{44\,500 \times 0,6}{12} \times 5 = 11\,125 \text{ tis. Kč}$
- červen – prosinec 2010 $\frac{44\,500 \times 0,4}{12} \times 7 = 10\,384 \text{ tis. Kč}$
- leden – květen 2011 $\frac{44\,500 \times 0,4}{12} \times 5 = 7\,416 \text{ tis. Kč}$

Při rozhodování, kterou metodu firma použije, by si měla uvědomit, že zvolený způsob už nebude moci v průběhu odepisování daného majetku změnit. U rovnoměrného či zrychleného odepisování se uplatní v prvním roce odepisování

plně odpis odpovídající sazbě/koefficientu pro první rok, bez ohledu na to v jaké části roku byl majetek pořízen. Oproti tomu se mimořádné odpisy počítají měsíčně, proto jejich roční suma závisí na počtu měsíců, které jsme mohli odepisovat. Při rozhodování, jakou metodou bude majetek odepisován, také záleží na aktuální hospodářské situaci společnosti. Pokud je firma ve ztrátě, mimořádné odpisy ji vůbec nepomůžou, neboť daňovou ztrátu jenom prohloubí.

3.2.2 Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty

Snížená sazba daně

Podle §47 odst. 2 zákona č. 235/2004 Sb., služby, které jsou uvedeny v příloze č. 2 tohoto zákona, podléhají snížené sazbě DPH, tj. letecká hromadná pravidelná doprava cestujících a jejich zavazadel.

Osvobození přepravy osob

„Přeprava osob a jejich zavazadel mezi jednotlivými členskými státy a dále mezi členskými státy a třetími zeměmi, včetně služeb přímo souvisejících s touto přepravou, je v tuzemsku osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně. Za služby přímo související s touto přepravou osob se považují zejména služby zajištění přepravy osob jménem a na účet jiné osoby, prodej přepravních dokladů, vystavení dokladů, vytvoření rezervace a její změna a výměna přepravních dokladů. Tato přeprava je osvobozena, i když je prováděna osobami, které jsou registrovány k dani v jiném členském státě, nebo zahraniční osobou povinnou k dani. Zpáteční přeprava se považuje za samostatnou přepravu.“²³

Souhrnné hlášení

Podle §102 zákona o DPH, jsme povinni podat souhrnné hlášení, vždy když uskutečníme dodání zboží do jiného členského státu osobě registrované k dani. Souhrnné hlášení musíme podat do 25 dnů po skončení kalendářního čtvrtletí.

²³ §70 zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty

4 Finanční analýza společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

V této části diplomové práce se zaměřím na vytvoření finanční analýzy společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o., která již na trhu působí od roku 1993.

Budu sledovat finanční ukazatele v letech 2008 a 2009, na jejich základě zjistím, jak daná společnost hospodaří s kapitálovými prostředky.

Jako přílohu č. 3 přikládám rozvahu za rok 2009 firmy JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o. a přílohu č. 4 výkaz zisku a ztráty za rok 2009 firmy JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

Nejdříve se seznámíme se základními informacemi o dané společnosti. CCA je dceřinou společností skupiny CENTRAL CONNECT GROUP, a.s. Sídlí na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě. V roce 2008 zaměstnávala průměrně 72 zaměstnanců. Provozuje nejen pravidelnou osobní leteckou dopravu, ale i charterové lety a přepravu nákladů. Předmětem podnikání této společnosti je také:

- a) letecká doprava a letecké práce,
- b) zprostředkovatelská činnost v oblasti dopravy,
- c) koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodej,
- d) výroba ostatních motorových dopravních prostředků,
- e) školicí činnost v oboru letectví,
- f) provozování cestovní agentury,
- g) údržba letadel, jejich součástí a výrobků letecké techniky,
- h) pronájem a půjčování věcí movitých,
- i) hostinská činnost.

Mezi CCA a dceřinými společnostmi vznikla od 1. 1. 2009 skupinová registrace DPH, tzn., že zanikne identifikace jednotlivých členů skupiny, a skupina dostane jedno identifikační číslo. Jakékoliv plnění mezi členy není předmětem daně.

Účetnictví CCA se řídí zákonem o účetnictví č. 563/1991 Sb., které ukládá povinnost vést účetnictví úplně, správně, průkazně a nepřetržitě ode dne vzniku až do ukončení činnosti.

4.1 Ukazatelé krytí aktiv

Základní pravidlo finančního řízení říká, že každé aktivum by mělo být financováno zdrojem s dobou splatnosti odpovídající době efektivního použití daného aktiva. Využívají se dva poměrové ukazatele. Při vyhodnocování obou ukazatelů platí, že čím vyšší hodnota ukazatele, tím pro podnik lépe.

Stupeň krytí stálých aktiv VK udává, do jakého rozsahu je majetek podniku kryt vlastními zdroji. Čím je hodnota vyšší, tím je podnik stabilnější. Doporučená výše je 75 – 100%.

U indikátoru **stupně krytí stálých aktiv dlouhodobými zdroji** se hodnota má pohybovat nad 100%. Stálá aktiva firmy by měla být kryta dlouhodobými zdroji.

Tab. 4.1 – 1 Ukazatelé krytí aktiv (v tis. Kč)

Ukazatel	Vzorec	Rok 2008	Rok 2009
Stupeň krytí stálých aktiv VK	$\frac{VK}{Stálá\ aktiva} \times 100$	$\frac{42\,189}{71\,136} \times 100 = 59,31\%$	$\frac{23\,687}{60\,258} \times 100 = 39,31\%$
Stupeň krytí stálých aktiv dlouhodobými zdroji	$\frac{VK + dl.\ cizí\ zdroje}{Stálá\ aktiva} \times 100$	$\frac{42\,189 + 90\,429}{71\,136} \times 100 = 186,43\%$	$\frac{23\,687 + 86\,560}{60\,258} \times 100 = 182,96\%$

Hodnocení:

U obou ukazatelů došlo mezi hodnocenými roky k poklesu. U prvního ukazatele je důvodem tohoto poklesu snížení aktiv²⁴ a také velice prudký pokles vlastního kapitálu²⁵. K tomuto se u druhého ukazatele navíc přidává pokles dlouhodobých cizích zdrojů²⁶ ve srovnání s rokem 2008. Celkový trend není příznivý.

²⁴ V roce 2009 došlo ke snížení dlouhodobého majetku z důvodu prodeje zásob.

²⁵ Vzhledem k tomu, že firma podléhá auditu a tudíž musí mít zpracované všechny výkazy do konce června, neměla jsem do zpracování diplomové práce k dispozici přehled o změnách vlastního kapitálu, tudíž nemohu zdůvodnit příčinu jeho poklesu.

²⁶ Příčinou je úbytek dlouhodobých bankovních úvěrů a dlouhodobých závazků.

4.2 Poměrové ukazatele krátkodobé likvidity

Poměrové ukazatele krátkodobé likvidity jsou jedny z rozhodujících indikátorů platební schopnosti podniků. Podnik by měl mít dostatek oběžných aktiv (zásoby, pohledávky, hotovost), aby mohl pokrýt běžné pasiva (závazky z obchodních styků, krátkodobé úvěry). Rozlišujeme tři úrovně ukazatelů krátkodobé likvidity.

Ukazatel běžné likvidity by se měl pohybovat mezi 1,5 a 2,5. Jestliže je ukazatel větší než 2, je pravděpodobné, že máme vysokou peněžní hotovost. Je-li menší než 1 můžeme být insolventní.

Ukazatel pohotové likvidity je nazýván taky „rychlý test“ nebo „test kyselinou“. Indikátor by měl ukazovat alespoň hodnotu 1. Je-li větší, je předpokladem, že máme příliš likvidní hotovosti, naopak je-li menší, může to znamenat naši nesolventnost (předluženost).

Optimální výše pro **ukazatel peněžní likvidity** je 0,2. Vypovídá o množství skutečných peněz ke krátkodobým závazkům.

Čistý pracovní kapitál tvoří část oběžných aktiv, která se během roku změní v pohotové finanční prostředky a po zaplacení krátkodobých závazků může sloužit k uskutečnění podnikových záměrů. ČPK má přímý vliv na likviditu. Výše a růst ČPK vystihuje finanční a investiční funkci firmy a její celkovou úspěšnost řízení.

Tab. 4.2 – 1 Poměrové ukazatele krátkodobé likvidity (v tis. Kč)

Ukazatel	Vzorec	Rok 2008	Rok 2009
Ukazatel běžné likvidity	$\frac{\text{Oběžná aktiva}}{\text{Krátkodobá pasiva}}$	$\frac{151\,927}{123\,991} = 1,22$	$\frac{161\,141}{139\,520} = 1,15$
Ukazatel pohotové likvidity	$\frac{\text{Fin. majetek} + \text{Kr. pohledávky}}{\text{Krátkodobá pasiva}}$	$\frac{7\,743 + 63\,927}{123\,991} = 0,58$	$\frac{69\,532 + 1\,813}{139\,520} = 0,51$
Ukazatel peněžní likvidity	$\frac{\text{Finanční majetek}}{\text{Krátkodobá pasiva}}$	$\frac{7\,743}{123\,991} = 0,06$	$\frac{1\,813}{139\,520} = 0,01$
ČPK – čistý pracovní kapitál	$\text{Oběžná aktiva} - \text{krát. závazky}$	$151\,927 - 89\,058 = 62\,869$	$161\,141 - 107\,195 = 53\,946$

Hodnocení:

Ve sledovaných dvou letech došlo u všech poměrových ukazatelů krátkodobé likvidity k nepříznivému vývoji. Výše těchto ukazatelů ani zdaleka nedosahuje doporučených hodnot, což je výrazné především u ukazatelů založených na pohotových likvidních prostředcích. Zásoby mezi rokem 2008 a 2009 vzrostly, zatím co zejména u krátkodobého finančního majetku²⁷ byl zaznamenán prudký pokles, který při celkovém zvýšení krátkodobých pasiv²⁸ způsobil celkové zhoršení všech ukazatelů likvidity.

Také u ukazatele čistého pracovního kapitálu je pozorován pokles, který je vyvolán zvýšením krátkodobých závazků.

4.3 Poměrové ukazatele rentability

Míra zisku (rentabilita vloženého kapitálu) je obecně definována jako poměr zisku a vloženého kapitálu. Základním kritériem hodnocení je výnosnost vloženého kapitálu.

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) uvádí, jak výnosný je vložený kapitál, tedy kolik Kč zisku poskytne každá koruna, kterou majitelé vložili do podnikání.

Rentabilita aktiv (ROA) – hodnotí efektivnost využívání vložených prostředků bez ohledu na původ kapitálu. Bývá pokládána za hlavní měřítko rentability.

Rentabilita celkového vloženého kapitálu vystihuje celkovou efektivnost podniku. Bere v úvahu celkový vložený kapitál, bez zřetele na to, z jakých zdrojů byl financován.

²⁷ Jedná se zejména o snížení financí na účtech v bankách.

²⁸ V roce 2009 dochází ke zvýšení závazků z obchodních vztahů a také závazků vůči ovládající a řídící osobě.

Tab. 4.3 – 1 Poměrové ukazatele rentability (v tis. Kč)

Ukazatel	Vzorec	Rok 2008	Rok 2009
Rentabilita vlastního kapitálu (ROE)	$\frac{\text{Zisk po zdanění (EAT)}}{VK} \times 100$	$\frac{10\,321}{42\,189} \times 100 = 24,46\%$	$\frac{-18\,502}{23\,687} \times 100 = -78,11\%$
Rentabilita aktiv (ROA)	$\frac{\text{Zisk před úroky a zdaněním (EBIT)}}{\text{Aktiva celkem}} \times 100$	$\frac{19\,614}{256\,609} \times 100 = 7,64\%$	$\frac{-15\,601}{248\,622} \times 100 = -6,27\%$
Rentabilita celkového vloženého kapitálu	$\frac{\text{EAT} + \text{úroky} \times (1 - t)}{\text{Aktiva celkem}}$	$\frac{10\,321 + 7\,502 \times (1 - 0,21)}{256\,609} \times 100 = 6,33\%$	$\frac{-18\,502 + 2\,901 \times (1 - 0,20)}{248\,622} \times 100 = -6,51\%$

Hodnocení:

Hodnoty těchto poměrových ukazatelů, jsou v různých oblastech průmyslu různorodé, a proto je účelnější srovnávat vývoj s časem. Tyto indikátory spočívají ve výpočtu poměru mezi ziskem a určitým typem. Vzhledem k tomu, že hodnocený podnik vykázal v roce 2009 záporný výsledek hospodaření, mají i výsledné ukazatele zápornou hodnotu a nejlépe tak vyjadřují negativní změnu návratnosti celkového i vlastního kapitálu oproti roku 2008.

4.4 Poměrové ukazatele finanční stability

Při analýze finanční struktury se používají poměrové ukazatele odvozené z rozvahy a zobrazující vzájemné vztahy mezi položkami závazků a vlastního kapitálu.

Ukazatel věřitelského rizika vyjadřuje úroveň zadluženosti podniku. Čím vyšší úroveň tohoto ukazatele, tím vyšší zadluženost podniku. Z pohledu věřitelů, by měla být velikost tohoto ukazatele co nejnižší.

Koeficient samofinancování je doplňkový ukazatel k předchozímu. Jejich součet je 100%. Vyjadřuje podíl, jakým jsou aktiva financována ze zdrojů vlastníků.

Ukazatel finanční páky souvisí se zapojením cizího úročeného kapitálu. Zvyšuje finanční sílu podniku a podporuje její prosperitu. Hodnota by neměla být vyšší než 2.

Ukazatel poměru dluhu k vlastnímu kapitálu vyjadřuje výši dluhu připadající na 1Kč vlastního kapitálu. Tento indikátor je v případě žádosti o nový úvěr velice podstatný pro banku, která se rozhoduje, zda úvěr poskytne či ne. Při výsledku tohoto ukazatele nad 100%, bude tento klient pro banku velice rizikový.

Ukazatel úrokového krytí vyjadřuje, kolikrát vytvořený zisk převyšuje nákladové úroky. Tento indikátor nám podává informaci, je-li náš podnik schopen splácet své závazky z úroků, a věřitelům ukazuje, zdali jsou jejich pohledávky zabezpečeny v případě likvidace podniku. Za kritickou hodnotu se považuje 3,00. Bezproblémová hodnota je o úrovni 8,00. Neschopnost platit úrokové platby ze zisku může být znakem blížícího se úpadku podniku.

Ukazatel úrokového zatížení nám vypovídá o tom, jakou část odčerpávají úroky ze zisku.

Tab. 4.4 – 1 Poměrové ukazatele finanční stability (v tis. Kč)

Ukazatel	Vzorec	Rok 2008	Rok 2009
Ukazatel věřitelského rizika	$\frac{\text{Cizí zdroje}}{\text{Celková aktiv}} \times 100$	$\frac{214\,412}{256\,609} \times 100 = 83,56\%$	$\frac{224\,935}{248\,622} \times 100 = 90,47\%$
Koeficient samofinancování	$\frac{VK}{\text{Celková aktiva}} \times 100$	$\frac{42\,189}{256\,609} \times 100 = 16,44\%$	$\frac{23\,687}{248\,622} \times 100 = 9,53\%$
Ukazatel finanční páky	$\frac{\text{Celková aktiva}}{\text{Vlastní kapitál}}$	$\frac{256\,609}{42\,189} = 6,08$	$\frac{248\,622}{23\,687} = 10,5$
Ukazatel poměru dluhu k VK	$\frac{\text{Cizí zdroje}}{VK} \times 100$	$\frac{214\,412}{42\,189} \times 100 = 508,22\%$	$\frac{224\,935}{23\,687} \times 100 = 949,61\%$
Ukazatel úrokového krytí	$\frac{EBIT}{\text{Nákladové úroky}}$	$\frac{19\,614}{7\,502} = 2,61$	Pro rok 2009 nelze tyto ukazatele vypočítat, protože byla ve společnosti vykázána ztráta.
Ukazatel úrokového zatížení	$\frac{\text{Nákladové úroky}}{EBIT} \times 100$	$\frac{7\,502}{19\,614} \times 100 = 38,25\%$	

Hodnocení:

Tato oblast finanční analýzy je určena především na zkoumání vztahu mezi vlastním a cizím kapitálem a jednotlivé indikátory ukazují nárůst zadluženosti.

Z předcházející tabulky je sice patrné, že celkový cizí kapitál poklesl v roce 2009 o 10,5 mil. Kč, ale současně se vlastní kapitál v tomtéž období snížil o 18,5 mil. Kč. Výsledkem je tak nárůst relativní zadluženosti, kdy podíl cizích zdrojů (ukazatel

věřitelského rizika) narostl z 83,56% na 90,47%. Úroveň zadlužení podniku je vysoká, což znevýhodňuje všechny věřitele.

Už v roce 2008 nás mohl upozornit ukazatel úrokového krytí, který nabyl hodnoty 2,61, na blížící se problémy. Jak je vidět ve výsledovce²⁹, úroky v roce 2009 sice klesly o 4,6 mil. Kč, ale podnik vykázal ztrátu, tudíž nebylo možné v tomto roce ukazatel vypočítat.

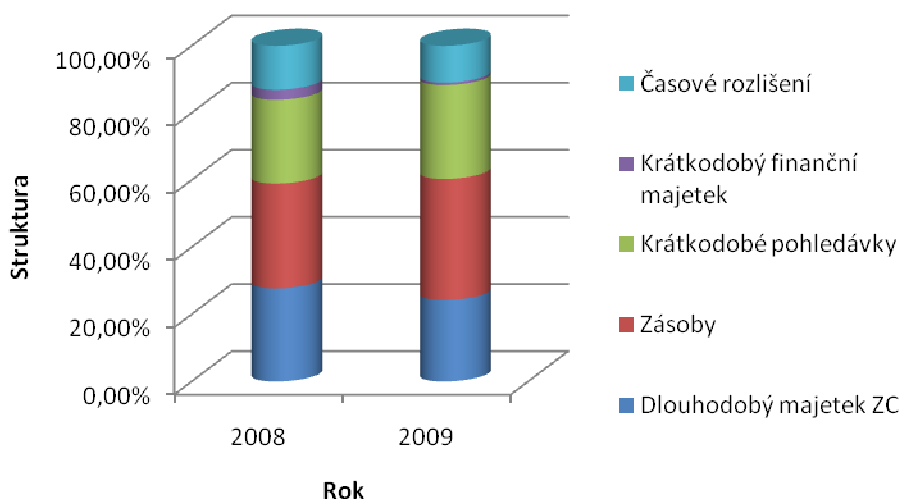
Pomocí indikátor úrokového krytí jsme si vypočetli, že v roce 2008 nám 36,82% ze zisku odčerpají nákladové úroky, pro rok 2009 také nebylo možné tento ukazatel vypočítat.

4.5 Shrnutí

Struktura majetku a zdrojů jeho krytí

V roce 2009 došlo k negativnímu poklesu jak celkových aktiv, tak vlastního kapitálu. Složení aktiv, jak je z následujícího grafu patrné, zůstalo zachováno, došlo však k úbytku dlouhodobého majetku z důvodu jeho prodeje a také krátkodobého finančního majetku, a naopak k přírůstku zásob a krátkodobých pohledávek. U pasiv dochází k prudkému poklesu vlastního kapitálu a k navýšení cizích zdrojů.

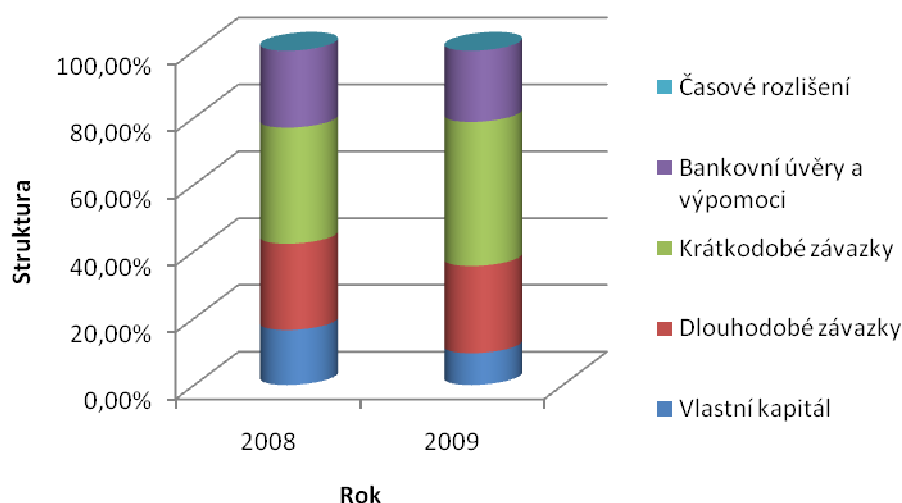
Graf 4.5 – 1 Vývoj struktury aktiv³⁰



²⁹ Příloha č. 4

³⁰ Použila jsem hodnoty z rozvahy za rok 2009, která je přílohou č. 3 této diplomové práce.

Graf 4.5 – 2 Vývoj struktury pasiv³¹



Finanční analýza

Podle finanční analýzy jasně vyplývá, že firma je zadlužena. K tomuto výsledku jsme došli pomocí daných finančních ukazatelů:

- ukazatel krytí aktiv, který nám ukázal, že mezi stanovenými roky dochází k poklesu - nejvíce se týká VK,
- ukazatel krátkodobé likvidity – opět můžeme pozorovat nepříznivý vývoj pro danou leteckou společnost, kdy údaje za rok 2009 zdaleka nedosahují doporučených hodnot,
- ukazatel rentability – firma v roce 2009 vykázala záporný hospodářský výsledek, právě proto mají i ukazatele v daném roce zápornou hodnotu, což nejlépe vystihuje negativní změnu návratnosti jak cizího tak vlastního kapitálu oproti roku 2008,
- ukazatel finanční stability – opět se zde můžeme ujistit v nepříznivém vývoji firmy, neboť věřitelské riziko se zvýšilo o 7%, a to z důvodů zvýšení krátkodobých závazků a prudkého snížení VK. I u ostatních ukazatelů toto oblasti se setkáváme s velmi nepříznivým vývojem.

³¹ Použila jsem hodnoty z rozvahy za rok 2009, která je přílohou č. 3 této diplomové práce.

Zadluženost však nemusí být vždy negativní charakteristikou podniku, neboť není nutné, aby podnik používal k financování jen svůj vlastní kapitál.

Když se podíváme na výkaz zisku a ztráty za rok 2008, zjistíme, že firma vykazovala zisk 10,3 mil. Kč. Dá se tedy předpokládat, že se na společnosti loňský rok, kdy jí byla vykázána ztráta ve výši 18,5 mil. Kč, vysoce podepsala finanční krize, která postihla celý letecký průmysl.

5 Závěr

Diplomovou práci jsem pojala jako průpravu pro svou celoživotní profesi. Během vysokoškolského studia se posluchač seznámí s celou řadou poznatků a informací avšak vlastní praxe obvykle ukáže, že absolvent vysoké školy stojí na počátku a čeká ho dlouhá cesta dalšího studia. Zvláště v této oblasti, kdy dochází k neustálým změnám v zákonech týkajících se této problematiky, je důležité hlouběji proniknout do světa účetnictví.

Diplomovou práci jsem proto zaměřila na specifika účtování v letecké dopravě z daňového a účetního pohledu a na vytvoření finanční analýzy, ke které mi byly poskytnuty informace firmy JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o. Výsledky práce a získané zkušenosti můžu následně využít při vykonávání své profese.

Úvodem jsem se věnovala charakteristice letecké dopravy, podrobněji se zabývám samotnou historií a vývojem letectví ve světě i v ČR. Pokouším se objasnit výklad zákonu č. 49/1997 Sb. o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů. Informuji o Nařízeních Evropského parlamentu a Rady ES. Zmiňuji se také o Schengenském prostoru, který nám umožňuje létání bez hranic. Snažím se zhodnotit důsledky finanční krize v letecké dopravě. Také informuji o privatizaci ČSA.

V následující části jsem se zaměřila na fungování letecké dopravy z účetního a daňového pohledu. Uvedla jsem účetní případy, se kterými se můžeme nejčastěji v letecké dopravě setkat. K jejich zaúčtování jsem použila účetní osnovu společnosti CCA. Zmiňuji se zde rovněž o daňové problematice týkající se této oblasti, kde jsem se zaměřila na zákon o dani z příjmů a taky zákon o dani z přidané hodnoty.

V závěru práce jsem vytvořila finanční analýzu firmy JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o., kde jsem se soustředila na léta 2008 a 2009. Zobrazila jsem strukturu aktiv a pasiv za dané roky, a provedla zhodnocení ukazatelů krytí aktiv, krátkodobé likvidity, rentability a zadluženosti. Pomocí těchto indikátorů jsem zjistila, že u všech vybraných ukazatelů došlo k poklesu, což není z hlediska finančního zdraví firmy optimální. U likvidity nedosahuje ani jedna z hodnot doporučené výše, což může být ohrožující zejména pro platební schopnost podniku. Záporné hodnoty rentability nám jasně dokazují, že se firma ocitla v roce 2009

ve ztrátě. A ukazatelé zadluženosti vypovídají o tom, že úroveň zadlužení je vysoká, což znevýhodňuje všechny věřitele.

Místo stabilního rozvoje, který značná většina společností v roce 2008 předpokládala, v roce 2009 nastal prudký pokles, napříč všemi odvětvími. Mezi hlavní důsledky, které tato krize vyvolala, patří úsporná opatření od propouštění zaměstnanců, omezení výdajů na investice a marketing až po ukončení vlastní činnosti. Některé z těchto důsledků se pravděpodobně projeví i ve firmě, která byla předmětem mé analýzy.

Domnívám se, že má diplomová práce může přispět k lepší orientaci jak z účetního tak daňového hlediska v osobní letecké dopravě. Současně může být informačním zdrojem pro jakéhokoliv externího uživatele.

Seznam použité literatury

Publikace:

DLUHOŠOVÁ, D. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 2. vyd. Praha: EKOPRESS, s.r.o., 2008. 192 s. ISBN 978-80-86929-44-6.

IRWIN, D. *Finanční řízení*. 1. vyd. Praha: Profess Consulting s.r.o., 2005. 232 s. ISBN 80-7259-019-7.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Účetnictví podnikatelů*. 1. vyd. Ostrava: Ediční středisko VŠB-TU Ostrava, 2009. 215 s. ISBN 978-80-248-2149-8.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Účetnictví podnikatelů 2009*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2009. 634 s. ISBN 978-80-7357-419-2.

KOVANICOVÁ, D. *Abeceda účetních znalostí pro každého*. 19. vyd. Praha: Bova Polygon, 2009. 440 s. ISBN 978-80-7273-156-5.

LANDA, M. *Finanční plánování a likvidita*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a.s., 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1492-6.

MALCOLM V. LOWE, *Encyklopedie letectví*, 1. vyd. Dobřejovice: Rebo Productions CZ, spol. s.r.o., 2005. 303 s. ISBN 80-7234-407-2.

MALCOLM V. LOWE, *Encyklopedie letectví II*, 1. vyd. Dobřejovice: Rebo Productions CZ, spol. s.r.o., 2005. 327 s. ISBN 80-7234-455-2.

MALCOLM V. LOWE, *Encyklopedie letectví III*, 1. vyd. Dobřejovice: Repo Productions CZ, spol. s.r.o., 2006. 318 s. ISBN 80-7234-443-9.

MRKVIČKA, J.; KOLÁŘ, P. *Finanční analýza*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2006. 228 s. ISBN 80-7357-219-2.

RŮČKOVÁ, P. *Finanční analýza*. 2. vyd. Praha: GRADA Publishing, a. s., 2008. 120 s. ISBN 978-80-247-2481-2.

SEDLÁČEK, J. *Finanční analýza podniku*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2007. 154 s. ISBN 978- 80-521-1830-6.

SLÁDKOVÁ, E.; MRKVIČKA, J.; ŠRÁMKOVÁ, A. *Finanční účetnictví a výkaznictví*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2009. 452 s. ISBN 978-80-7357-434-5.

STROUHAL, J.; ŽIDLICKÁ, R.; KNAPOVÁ, B. *Účetnictví 2009*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2009. 659 s. ISBN 978-80-251-2425-3.

Časopisy:

JUNEK, A. Předprodej u ČSA. Praha: *Ekonom*, 2009, roč. 53, č. 11, s. 20. ISSN 1210-0714.

BUBLÍKOVÁ, B. Volný pád aerolinií. Praha: *Ekonom*, 2009, roč. 53, č. 24, s. 40 - 43. ISSN 1210-0714.

Zákony:

Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění. Ostrava: Sagit – Jiří Motloch, 2010. ISBN 978-80-7208-787-7.

Vyhláška č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, jak vyplývá ze změn provedených vyhláškami č. 472/2003 Sb., č. 397/2005 Sb., č. 349/2007 Sb., a č. 469/2008 Sb. v platném znění. č. 771. Ostrava: Sagit - Jiří Motloch, 2010. ISBN 978-80-7208-787-7.

Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, v platném znění.

Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, v platném znění.

Internet:

AIPORT-OSTRAVA. *Historie*. [online]. [cit. 2009-11-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>>.

ČTK. *Letectví prožívá z nejhorších období své historie*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.financninoviny.cz/financni-krize/zpravy/letectvi-proziva-z-nejhorsich-obdobi-sve-historie/399872&id_seznam=>>.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY. *Krize v letecké dopravě poleví, ale zdaleka nekončí*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-31771340-krize-v-letecke-doprave-polevi-zdaleka-ale-nekonci>>

LETIŠTĚ PRAHA. *O letišti Praha*. [online]. [cit. 2009-11-12]. Dostupný z WWW: <http://www.prg.aero/cs/site/o_letisti/o_letisti_praha.htm>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Informace o letištích*. [online]. [cit. 2009-11-12]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Schengen*. [online]. [cit. 2009-11-12]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/schengen/>.

PRIVATIZACE ČSA. *Podmínky privatizace*. [online]. [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.privatizacecsa.cz/2-page-podminky-privatizace/>>.

SAGIT. *Zákon o civilním letectví*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb06439&cd=76&typ=r>>.

SYDOS. *Ročenka dopravy 2008*. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_340000.html>.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nářízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 216/2008*. [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <http://www.ucl.cz/download/pdf/Narizeni_216_konsol_M2.pdf>.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008.* [online]. [cit. 2010-2-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.ucl.cz/index.php?menu=61&mm=24&clanek=1132>>.

Seznam zkratek

a.s.	akciová společnost
CCA	CENTRAL CONNECT AIRLINES
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSA	Česká aerolinie
ČSOB	Československá obchodní banka
DPH	daň z přidané hodnoty
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EUR	evropská měna
Kč	koruna česká
KB	Komerční banka
mld.	miliard
ods.	odstavec
ORD	osoba registrovaná k dani
Pfa	přijatá faktura
PLN	polský zloty
PPD	pokladní příjmový doklad
ROA	rentabilita aktiv
ROE	rentabilita vlastního kapitálu
Sb.	sbírky
SES	Single European Sky
SP	sociální pojištění
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
tab.	tabulka
tis.	tisíce
tj.	to je
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaný
VBÚ	výpis z bankovního účtu

Vfa	vydaná faktura
VK	vlastní kapitál
VPD	výdajový pokladní doklad
z-cem	zaměstnancem
z-lem	zaměstnavatelem
ZDP	zákon o daních z příjmu
ZP	zdravotní pojištění

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé diplomové práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 30. dubna 2010

Markéta Čuboková

Adresa trvalého pobytu studenta:

Polní 554, 738 01 Frýdek - Místek

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Mapka letišť České republiky

Příloha č. 2 – Účtová osnova JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

Příloha č. 3 – Rozvaha za rok 2009 společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.

Příloha č. 4 – Výkaz zisku a ztráty za rok 2009 společnosti JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s.r.o.